

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

RÉUNION EXTRAORDINAIRE DU 16 AVRIL 2019

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
Mme BULTHE, Relations sociales	Assesseur
M. GRÉBAUX, ERC DET	
M. PETRIAUX, DR DSEM HDF	
M. DUMOULIN, Direction Traction	

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	P	M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT	E	M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT	P	Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT	E	M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT	P	M. WARTELE	CGT	
M. ESPINOUSE	CGT	P	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT	P	Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT	E	M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail	P	M. MALANSKA	Sud Rail	
M. MANGIER	Sud Rail	E	M. LENFANT	Sud Rail	V
Mme MIET	Sud Rail	P	Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUIN	Sud Rail	P	M. HIAUX	Sud Rail	
Mme LOBRY	Sud Rail	P	Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELINÉ	Sud Rail	P	M. PLATEAUX	Sud Rail	
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail	P	Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	P	Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire		M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. TROUCHAUD	UNSA Ferroviaire	P	M. MASSE	UNSA Ferroviaire	
M. DEBAST	UNSA Ferroviaire	E	Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Ferroviaire		M.MIENS	UNSA Ferroviaire	V

M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire		M. DESMET	UNSA Ferroviaire	
M. DELECOEULLERIE	FO	P	Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO		M. FERTE	FO	V
M. TAILLEZ	CFDT	P	Mme MARTIN	CFDT	
Mme MANIER	CFDT		M. FOSSIER	CFDT	

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

Ordre du jour de la réunion extraordinaire du Comité Social et Économique du mardi 16 avril 2019

- 1) Consultation sur le dossier d'évolution de la structure de l'ERC NPDC (phase d'échanges) 9
- 2) Désignation par vote des 21 membres d'une CSSCT mutualisée..... 53
- 3) Phase d'initialisation du projet d'évolution du processus départ des trains au 15 décembre 2019 54
- 4) Phase d'initialisation des projets de réorganisation en gare de Lille Flandres au SA 2020 83

La séance est ouverte à 9 h 35.

M. RABIER, Président

Bonjour à tous, pour ceux que je n'ai pas eu l'occasion de saluer. Je vous propose d'ouvrir cette séance de CSE extraordinaire. Nous allons commencer par l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, Pierre WILLAEYS remplace Fabien SMAGHUE, Xavier WATTEBLÉ remplace Daisy DERAÏN, Christelle CORBIN remplace Christophe HOUEL, et Ludovic FOURNIER est excusé.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

La délégation SUD-Rail est au complet. Monsieur Ludovic MAGNIER sera remplacé par monsieur Anthony FRANÇOIS.

Mme DEBAST, RS UNSA

La délégation UNSA est au complet. Monsieur Christian DEBAST est remplacé par monsieur Stéphane Miens.

M. FERTE, RS FO

La délégation FO est au complet.

M. VEZARD, RS CFDT

La CFDT également.

M. RABIER, Président

Merci. Avez-vous des déclarations liminaires ? La CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

Non.

M. RABIER, Président

Monsieur GRANDÉ ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Oui.

M. RABIER, Président

OK. Avant de vous laisser la parole, à mes côtés, toute la journée, en particulier pour les dossiers qui touchent l'ERC Nord Pas-de-Calais : Pascal GREBAUX, le DET de l'ERC Nord Pas-de-Calais. Je vous écoute, monsieur GRANDÉ.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail, donne lecture d'une déclaration liminaire :

Monsieur le président,

Messieurs les représentants du collège salarié de direction de SNCF Mobilité

Mesdames et messieurs les élus et représentants syndicaux

La multiplication des séances impacte fortement les capacités de chacun à suivre et faire vivre correctement l'ensemble des dossiers.

Ils se multiplient et se suivent les uns après les autres et ne peuvent que nous laisser penser à un projet de grande envergure attendant la mise en place des CSE pour finir l'éclatement de l'entreprise.

Ils nous sont donc présentés plénières après plénières. Nous vous l'avions déclaré, nous ne sommes pas ici pour valider ou accompagner des projets quand ils nous semblent néfastes. Nous y reviendrons.

Sur le CSE, les DCI se multiplient ne serait-ce que pour la mise en application. Même si nous sentons une légère évolution, il est vraiment plus que temps de mettre le dialogue social en avant. Débattre éternellement de moyens mis à disposition des élus qui ne souhaitent que pouvoir accomplir leurs missions dans les meilleures conditions fatigue et nous fait tous perdre du temps. À vous de définir le dialogue social que vous souhaitez, car même si nous ne serons sans doute pas d'accord sur la forme de gestion des dossiers, nous pouvons sans doute œuvrer pour améliorer les conditions des cheminots, quelle que soit l'issue de chaque dossier.

Même s'il n'est prévu que pour le 4^e trimestre 2019 dans l'agenda social, les conditions d'exercice du dialogue social seront discutées. À chacun de nous de préparer les débats.

Les cheminots se disent très inquiets et avec le moral dans les chaussettes comme le prouvent plusieurs études. Alors, quand dans l'agenda social la direction est convaincue que ce sont les cheminots, leur savoir-faire, leur engagement et leur capacité d'adaptation qui permettront de relever les défis, pourquoi ne pas en tenir compte dans chaque dossier ? Ce n'est pas faute pour SUD-Rail de vous le rappeler à chaque fois !

Peut-être auront-ils cette année droit à quelques miettes d'augmentation salariale, en espérant qu'elles ne soient pas données contre accord de reculs sociaux comme à chaque fois. 5 ans sans augmentation... les cheminots ne méritent pas de la direction un tel acharnement.

L'un des grands points à venir et qui peut sembler primordial s'annonce mal, avec une classification de métiers et des rémunérations en découlant, dictée par l'UTP. Méthode de préparer l'ouverture à la concurrence et en finalité, la SNCF étant majoritaire dans cette instance, une volonté non feinte de tirer vers le bas les salaires et la reconnaissance de la technicité.

Toujours est-il que clairement l'entreprise se prépare sans partage avec ses salariés, à la fin de la Société Nationale Des Chemins de Fer. SNCF étant devenue un logo sans signification.

Filialisation, priorité donnée à certaines activités, autonomie des TER, rien ne présage de meilleurs jours. Le groupe... il n'y a plus que ça. Chaque filiale attaquant l'autre sur son propre terrain. Réseau/Mobilité en proposant de travailler pour des concurrents de voyage. Ouigo contre Inoui, en débauchant contre 50 euros les ASCT, etc.

Aujourd'hui, 3 nouveaux dossiers déstructurants de l'entreprise. Si les cheminots arrivent encore à expliquer comment fonctionne la SNCF, ça relève plus de la chance que de la compréhension. Pas une semaine sans qu'un nouveau projet modifie tout.

Abordons l'évolution de la structure ERC...

Votre vision de ce projet se résume en ces points :

- *Homogénéité des effectifs ;*

- *Rassemblement des 3 métiers ;*
- *Amélioration des services de ce que vous appelez relation clients, usagers pour nous ;*
- *Faible productivité, projet pour affronter la concurrence ;*
- *Mutualisation des bureaux administratifs sur Lille.*

Notre vision sur ce projet :

Malgré plusieurs bilatérales, une information en CER, une CSSCT mutualisée, nous ne voyons toujours pas comment cette réorganisation peut nous aider à être meilleurs pour satisfaire les usagers.

Ce que les usagers veulent, ce sont des trains à l'heure, pas chers, propres, aidés et renseignés en gare, de surcroît en situation perturbée.

Ce dont nous avons besoin c'est de remettre des hommes et des femmes au cœur du projet de la satisfaction due aux usagers, bien loin de la politique destructrice mise en place actuellement.

Vous préparez à travers ce projet la mise en place de la polyvalence et poly compétence. Vos lots sont prêts à être vendus aux plus offrants et le projet d'évolution du processus départ des trains, sur lequel nous reviendrons ensuite, renforce notre analyse.

Sur la mutualisation des bureaux administratifs, vous faites une erreur en les mutualisant sur Lille. Les bureaux administratifs sont le pouls d'une UO, en termes de climat social. Les couper du lien physique avec les agents est une erreur.

La pétition des agents d'Aulnoye, sans étiquette syndicale, va dans le sens de ce que nous venons de développer.

Pouvez-vous nous confirmer aujourd'hui l'avancée dite en CSSCT mutualisée, à savoir que les agents qui ont émis des réticences de transfert sur Lille (notamment ceux d'Aulnoye), pourront bénéficier de trois jours en local et deux jours sur Lille ?

Monsieur le Président les élus de la CSSCT services ont apprécié la teneur des débats malgré nos désaccords, comme quoi quand collectivement on veut faire tourner une instance celle-ci fonctionne et bizarrement les élus SUD-Rail siègent et jouent leurs rôles.

Pour autant sur ce dossier, nous demandons la transmission de la répartition des effectifs sur ce que nous pourrions appeler les résidences.

Nous voyons dans ce projet, une volonté non feinte de la mixité des métiers, et les groupes de travail ou forums ont eu plus d'informations en amont que les instances. Nous demandons également à connaître comment les agents sélectionnés, et très peu en nombre au regard de l'effectif de l'établissement, ont été choisis ?

De plus, sur ce dossier, et le fonctionnement de la Région Hauts-de-France, nous demandons à connaître le motif qui expliquerait des différences entre ERC NPdC et ERC Picardie.

Enfin, l'annexe 15 est très claire sur les attentes et craintes des cheminots. Nous les partageons et ce sont sur ces sujets que nous attendons des réponses.

Deuxième dossier, le projet d'évolution des départs en gare. Dossier très léger pour un sujet qui parle de sécurité !

Nous y voyons bien sûr un lien direct avec l'ensemble des dossiers qui nous sont présentés dernièrement.

La Directive que vous citez devrait être jointe au dossier. Pour autant, elle ne prévoit que la séparation entre Réseau et les EF, les laissant libres du choix concernant les transmissions des autorisations de départ, et surtout du rôle des agents d'escale.

Pourriez-vous nous expliquer d'ailleurs ce qu'il en est des opérations PPE pour les gares de passages et qui peuvent être également gare origine ? Ce point manque dans ce dossier.

Nous sommes interrogatifs sur les modalités de départ en matériel vide et sur qui incomberait la vérification de la rame avant départ.

Nous sommes indignés sur la place laissée aux PMR dans ce dossier. Sans nul doute, de nombreuses associations seraient ravies de connaître votre position sur comment seront gérées des personnes ayant déjà de multiples difficultés à se mouvoir.

Mais la liste des questions ne s'arrête pas là ! Quelle sera la mesure des risques de sécurité en faisant reposer sur l'ADC tant de tâches supplémentaires avant départ ? Sans parler de la responsabilité lui incombant.

Ces évolutions feront sans doute partie de modification des TT ou VO concernées. À quelles dates ces informations seront transmises de la part de la direction nationale traction et train ? Les gestes métiers seront en forte évolution, et au-delà de la technicité, ce seraient de nouvelles procédures à mettre en place. À quelle date les formations adéquates seraient réalisées ?

Autre point sécuritaire, alors que des agents se font sanctionner actuellement pour ne pas ou pour avoir mal fait la surveillance au défilé, quelle place est laissée à cette tâche ?

Sur l'ensemble de ce dossier, un métier est fortement impacté et nous demanderons une attention particulière sur les informations d'avenir les concernant vu que vous leur retirez toutes leurs tâches : les agents d'escale. Leur profond malaise vous a d'ailleurs été prouvé très récemment...

Enfin jamais deux sans trois, le dernier dossier de destructions aborde les réorganisations en gare de Lille Flandres.

Nous craignons une fois de plus le faible intérêt qu'aura Gares & Connexions dans la gestion et l'accompagnement des PMR. Nous nous étonnons qu'un dossier particulier soit fait à Lille Flandres alors qu'il aborde des points identiques au dossier précédent. Cela veut-il dire que les modifications de départ ne concernent que Lille Flandres ?

Une inquiétude particulière vous est présentée concernant les agents de la bulle accueil. Pensez-vous qu'elle ne sert à rien dans les missions du service public ? Par quoi et comment pensez-vous remplacer cette activité ?

Vous indiquez que ce dossier impacte les métiers de l'escale de Lille Flandres, mais il ne semble pas que seul ce métier soit impacté. Nous vous alertons également de notre crainte de la gestion des situations perturbées. Dans le cadre de l'avancement de ce projet, nous vous conseillons de fournir un bon nombre de gilets rouges à tous ceux qui voient l'avenir dans ce dossier. Qu'ils soient présents pour guider et informer les

usagers en cas de situations perturbées, et ils verront qu'en gare de Lille Flandres comme ailleurs, les agents d'escale et de la bulle accueil ont toute leur utilité.

Enfin sur ce dossier, nous demandons l'exposé des scénarios présentés à l'AO, qui doivent faire partie intégrante de ce dossier.

Pour finir, nous souhaiterions obtenir des réponses sur le risque Amiante dans les centres de maintenance. Quelles sont les mesures prises depuis décembre 2018 ? Le CSSCT matériel a-t-il été informé et saisi de ce dossier ?

Nous vous rappelons que le 5 avril dernier, le préjudice d'anxiété a été confirmé et reconnu par la Cour de cassation. En tant que représentant du collège employeur, vous avez des obligations. Quelles sont les mesures mises en place avant le transfert à TechniWag et la mise en touche ?

Merci de votre attention.

M. RABIER, Président

Merci. Quelques éléments de réponse, avant d'attaquer l'ordre du jour.

Vous soulignez le nombre important de dossiers que nous traitons dans la nouvelle instance CSE, avec ses différentes commissions. Oui, c'est vrai, on ne va pas le nier. C'est bien pour cela qu'il y a soit des séances supplémentaires de CSSCT, soit des séances extraordinaires de CSE. On préfère se donner un temps sérieux et nécessaire, notamment pour les échanges et les questions telles que celles que vous avez posées, plutôt que de passer ça dans des réunions régulières, souvent déjà chargées.

Il y a deux phénomènes qui opèrent en ce moment sur notre région, qui font le nombre de dossiers que nous présentons. Un phénomène qui est issu de la réforme du ferroviaire, et issu – on le verra aujourd'hui – des directives qui sont soit reçues de l'EPSC, soit reçues de l'autorité de régulation ARAFER, qui imposent, par le biais d'ordonnances et de décrets à venir, des modifications notoires dans le fonctionnement de l'entreprise. Ça, on ne peut pas l'ignorer. La stratégie de dialogue social que l'on met en place avec vous, c'est la même que celle qui prévalait auparavant, dans l'ancien système, avec les CE. C'est d'anticiper le plus possible les informations dont on dispose, de telle manière à pouvoir travailler les sujets avec les représentants du personnel, avec la ligne hiérarchique, avec le maximum d'acteurs concernés, pour essayer d'avancer.

Chacun, bien évidemment – vous l'avez souligné –, est libre, ensuite, d'apprécier le fondement et la fin, qui est jugée intéressante ou non, sur le dossier. En revanche – vous l'avez dit également –, nous mettrons le temps nécessaire, le paquet, sur le maximum d'échanges dans les commissions, comme vous l'avez souligné tout à l'heure pour le dossier de l'ERC.

Donc ça, ça va nous toucher. Je vous avise en même temps du fait qu'il va y avoir un gros dossier dans l'agenda social qui va s'appeler « gouvernance », pour lequel un calendrier est en train d'être défini nationalement. Il prévoit la mise en société anonyme d'un certain nombre d'EPIC qui existent aujourd'hui. Toutes ces transformations feront l'objet de présentations dans tous les CSE. Je reviendrai vers vous prochainement pour vous donner le calendrier à venir concernant ce gros dossier national, qui touchera tout le monde.

En plus de ça, nous avons nos sujets régionaux, avec une future convention qui devrait, nous l'espérons, être signée d'ici quelque temps, et avec un processus de concertation et de travail sur le futur SA 2020 extrêmement lourd. Quand on cumule nos dossiers régionaux et les dossiers nationaux, oui, vous avez raison, monsieur GRANDÉ, on a effectivement beaucoup de pain sur la planche.

Après, je ne vais pas aller dans le détail de toutes les questions, puisque c'est l'objet de la réunion d'aujourd'hui d'échanger, en particulier avec Pascal GREBAUX. Tout à l'heure, pour la partie sécurité, il y aura Jean-Marie PETRIAUX et Christophe Dumoulin. Encore une fois, on initialise des dossiers ; ils sont par nature forcément incomplets. Le processus de départ des trains, vous l'avez dit, touche l'ensemble des entreprises ferroviaires, et pas seulement la SNCF. Pourquoi sur Lille en fait-on un zoom particulier ? Parce que finalement, l'unité de Lille cumule tout un tas de dossiers, à un moment clé qu'est la fin d'année, entre les changements liés aux départs des trains, les changements liés aux nouveaux services annuels 2020, les questions que nous avons sur le devenir du traitement de la prise en charge des PMR de l'accueil général, les transferts qui seront à opérer concernant la future SA Gares & Connexions, qui sera rattachée à Réseau, comme vous le savez.

Quand on additionne tous ces dossiers sur un même site – et nous avons déjà eu des DCI, et des remontées de la part des représentants du personnel ou de la ligne hiérarchique –, oui, il y a un certain nombre de cheminots qui se posent des questions et qui s'inquiètent. C'est bien légitime. Donc, c'est normal – en tout cas, on entend travailler comme cela avec Pascal GREBAUX – que l'on ouvre les dossiers et que l'on commence à poser les sujets sur la table ; ceux sur lesquels l'on va s'attacher tout de suite à travailler, sans attendre.

Voilà ce que je pouvais dire en réaction immédiate à votre déclaration. Ce que je vous propose, c'est que l'on aborde les dossiers, et qu'il y ait des échanges les plus riches possible tout au long de la journée, notamment pour répondre à un certain nombre de questions précises que vous avez posées.

Donc, on attaque cette première étape de la matinée avec un dossier qui est déjà passé en CHSCT fin mars, de mémoire. J'ai en tête le 26 mars. On souhaite aujourd'hui qu'il y ait un débat. C'est l'évolution des structures de l'ERC.

1) Consultation sur le dossier d'évolution de la structure de l'ERC NPDC (phase d'échanges)

M. LAMBERT, SUD-Rail

Une réaction globale, puisqu'effectivement, beaucoup de choses de la déclaration seront débattues avec vous-mêmes et Pascal GREBAUX. On a quand même l'impression que vous passez pas mal de dossiers, et que tout est lié avec le SA 2020. Et l'on a l'impression, à chaque fois que l'on bosse sur un dossier, pour préparer ce CSE, qu'en gros, c'est le même dossier. Il y a des choix qui sont faits par rapport à des choses qui sont mises dans la convention, dont on ne veut pas nous expliquer, aujourd'hui, les choses. Quand je dis « on », ce sont surtout les agents que l'on représente. On a l'impression qu'on est noyés sous de multiples restructurations, ou réorganisations, alors que tout cela est lié à ce que vous avez mis dans le SA 2020. C'est cela que l'on vous reproche un peu ; c'est de morceler les dossiers, alors que tout cela est lié.

La deuxième chose : vous n'avez pas répondu à ce qui a été dit par Stéphane GRANDÉ sur la partie amiante, pour la CSSCT matériel.

M. WATTEBLED, CGT

On n'a pas fait de déclaration liminaire ; on a fait des déclarations par sujet. On interviendra dans le débat, et cela va commencer par une déclaration, à chaque sujet.

Vous avez expliqué, en gros, l'explosion de l'entreprise, par vos réponses à la déclaration liminaire. Vous êtes en train d'expliquer aux représentants des cheminots que l'entreprise est en train d'exploser, avec divers sujets. Vous avez parlé, pour finir, de la gouvernance. On aura un sujet à traiter sur ce point-là. C'est la finalité des diverses réformes ferroviaires – la première ayant commencé en 2014.

Mme BASSEZ, CGT, donne lecture d'une déclaration pour la délégation CGT

Monsieur le Président,

En juin 2018, vous décidez de réorganiser la structure de l'ERC NPDC avec pour seul argument la future « satisfaction client ». Lors de la CSSCT du 26 mars 2019, vous nous affirmiez que les métiers d'ASCT, d'Agents d'Escale et de la Vente ne changeraient pas.

Il apparaît, dans votre document, que les cheminots ne travaillent pas ensemble et que pour pallier cette défaillance, il suffirait de les regrouper sous une ligne managériale unique, seul changement apporté selon vous.

Une ligne managériale revue en partie, avec un DUO unique aux 3 métiers. Donc, un rapprochement géographique, mais une perte de savoirs et une déconnexion du rôle des DUO.

Pour la délégation CGT, il faut acquérir, au préalable, les compétences requises à la bonne tenue d'un poste.

Auquel cas, l'entreprise serait tenue pour responsable d'une augmentation des risques psychosociaux.

Rappelons ici que les RPS n'épargnent aucun salarié...

À moins que vous ayez trouvé la solution magique pour soulager les DUO : le métier unique ? Ou la fin des missions de sécurité des ASCT et des escales ?

Vous pourriez même nous le vendre avec une enquête Ampli, comme on supprimerait des irritants.

Les cheminots se plaignent du manque de confiance envers leur ligne hiérarchique et de ne pas travailler assez en collaboration ?

En réponse, vous créez donc une nouvelle ligne managériale encore plus détachée du terrain, et un métier unique.

C'est cynique ?

Ces méthodes sont dignes des méthodes gouvernementales. « Ampli » et « Grand Débat » même combat !

Ces éléments mis en lien avec les annonces sur le futur SA 2020 et la commission de rémunération que vous souhaitez mettre en place, nous confortent dans l'idée que vous êtes tout d'abord en train de planifier la sédentarisation des ASCT par le biais de la polyvalence.

Par exemple, pour les ASCT, vous nous dites vouloir mettre à profit les battements en ajoutant des missions, alors que bien souvent, déjà aujourd'hui, les ASCT se demandent quand ils vont pouvoir manger, ou même aller aux toilettes !

Au programme donc, encore une augmentation de productivité (-6) et des dégradations supplémentaires des conditions de travail ; mais aussi par la multiplication des tâches, une perte des savoirs et des savoir-faire.

Quand tout le monde fait de tout, on ne fait rien vraiment bien.

Si les mots polyvalence et flexibilité sont à la mode, dégradation et déqualification le sont aussi et nous ne manquons pas d'exemple.

Ce scénario n'est pas sorti de notre imagination comme vous aimez à le laisser entendre, ni de la vôtre, d'ailleurs. Il y a des précédents, dans d'autres régions, après avoir rassemblé « sans que rien ne change » les 3 métiers au sein des mêmes UO, sont apparues les EML, un même métier regroupant les 3 activités (vente, escale, train).

Pour la CGT, ce projet n'est que la mise à mort du dictionnaire des filières et nous ne saurons tolérer la mise en place de la polyvalence que vous avez peur de nous annoncer.

La Convention TER, qui n'est toujours pas signée, structurerait l'utilisation des ASCT, puisque l'Autorité Organisatrice souhaite un contrôleur par train.

Nous réaffirmons qu'il est essentiel que soit maintenu minimum un Agent d'Accompagnement par train, garant de la sécurité et de l'assistance au conducteur.

D'ailleurs, en évoquant la convention TER, une question se pose : vous allez réaliser une économie de 162 M€, la facture au Conseil Régional sera donc revue à la baisse ?

À force de vouloir faire du beurre sur le dos du personnel que vous élaguez bien plus que les arbres le long des voies, nous voyons fleurir les incidents voire même pire, des accidents.

Denguin, la rame d'essai à Eckwersheim ou la catastrophe de Brétigny : autant d'événements pour lesquels, effectivement, là vous ne pouvez plus rien...

Mais le risque que ça se reproduise doit être équivalent à 7.92 10 puissance -9, donc tout va bien, n'ayons pas peur du changement !

En parlant de sécurité, nous nous demandons à la lecture du GAME, de qui vous vous moquez ? 6 lignes pour reprendre cette étude nous semblent bien légères, la sécurité n'est visiblement plus dans vos priorités.

D'ailleurs, certaines formations seraient réalisées après la mise en place de cette restructuration !

À la CGT nous aussi nous revendiquons le triple A :

- Augmentation des salaires ;*
- Amélioration des conditions de Travail ;*
- Abolition des restructurations, pour un retour à un vrai service public de qualité.*

Mais revenons à nos moutons.

La délégation CGT n'est pas dupe, à la lecture de votre projet mis en relief avec le SA 2020, et avec les différents degrés politiques (européen, gouvernemental, régional

et de l'entreprise), nous voyons se dessiner les contours des futurs lots que vous livrez clé de berne en main à la concurrence avec le fameux sac à dos social...

Ce n'est pas à coup de revers de phrase type « ça ne changera rien » que vous apaiserez la peur des cheminots. Toute cette casse, quelle angoisse !

Surtout quand on est vendu par « les siens ».

Effectivement, notre belle entreprise publique de service public est mise à mal, à force de réduction drastique d'effectif, de restructurations continues, de gestions par activités plus étanche les unes que les autres.

Les usagers, les cheminots voir même quelques élu-e-s politiques n'en peuvent plus et ne vous suivent plus !!!

Pour conclure, ce projet, initialisé sommairement (1 recto/verso) l'année dernière, voit sa présentation et mise en place accélérer en quelques jours !

CSSCT le 26 mars, débat aujourd'hui 16 avril en CSE extra, vote le 25 avril en CSE ordinaire et mise en place le 1^{er} mai !!!

Par ce calendrier, vous démontrez que tout est ficelé, et que le passage en instance n'est qu'une formalité obligatoire. La fameuse chambre d'enregistrement !!!

Où est donc la place du dialogue social ?

Merci de votre écoute

M. RABIER, Président

Il y a un certain nombre de points que je ne peux pas partager. Quand j'entends « vendu par les siens », « préparer les futurs lots pour la concurrence »... Ce n'est pas ça qui anime, aujourd'hui, la Direction – en tout cas la Direction TER Hauts-de-France. Clairement, oui, le SA 2020 est un gros dossier. On ne va pas revenir dessus aujourd'hui, puisque l'on en reparle le 25 avril. On ne construit pas une nouvelle convention pour, demain, laisser la place à d'autres. On a bel et bien l'intention de la garder et de réussir cette nouvelle manière de produire des TER avec plus de monde dedans.

Après, on peut ne pas partager les différentes politiques, lois, décrets, travaux à l'UTP, etc. Ça, je peux complètement le comprendre. Nous, Direction de l'entreprise, dans le cadre nouveau, notamment suite à la réforme qu'on est en train de mettre en œuvre, nous ajustons forcément les organisations, pour avancer. Légalement, on n'a pas d'autre choix.

Quand l'EPSF décide de modifier les modalités de départ des trains, pour nous comme pour d'autres entreprises ferroviaires potentielles, on est obligé de s'ajuster – ce seront les explications données tout à l'heure.

Un mot, quand même : il y a une commission économique le 24 avril, pour laquelle plusieurs dizaines de questions nous ont été transmises la semaine dernière – des questions assez pertinentes, pour certaines. On est en train de les instruire avec Florent MARTEL, Hélène MARQUET, et un certain nombre de dirigeants. Cette commission sera l'occasion, pour ceux qui y participeront, d'obtenir des réponses sur la construction de la convention qui, globalement, est bien avancée à l'heure où je vous parle.

Vous dire aussi – et le Directeur de région l’a déjà dit aux organisations syndicales il y a quelques semaines – : on est pénalisé, au niveau TER, par un débat sur la desserte TGV. Un débat qui continue avec un certain nombre de maires. Il y a des ajustements qui sont à l’étude. La presse s’en est mêlée, pour ceux qui suivent un peu les affaires. On a cette particularité – c’est plutôt une chance – d’avoir du TERGV. Ce TERGV, il est extrêmement maillé et lié à la desserte TGV classique. Le tout doit fonctionner au bénéfice d’une architecture « TER + TERGV + TGV » qui satisfasse le plus grand nombre. À la fin, c’est plus de voyageurs dans les trains – que ce soient des TER ou des TGV. C’est ça que nous vivons. On est clairement sur une politique de volumes dans les trains, et tout particulièrement pour les TER. Ça a été rappelé plusieurs fois par Florent MARTEL. Je le redis aujourd’hui : c’est ça notre politique. Elle s’inscrit dans la nouvelle donne réglementaire pour les départs de trains, et légale, pour les détournages des missions « gestionnaires de gare ». C’est ça qui est devant nous.

Ce qui se passe pour la gestion des gares, c’est un peu ce qui s’est passé il y a plusieurs années pour la gestion de l’infrastructure. On a dû, pour le gestionnaire d’infrastructure (le GI), désimbriquer les missions « infras », des missions « entreprise ferroviaire ». Ça a valu de nouvelles organisations et, vous vous souvenez, les EIC ont été créés, les EEV, les ERC, aujourd’hui. Cette logique-là, pour Gares & Connexions, se met en place dans les mois qui viennent. C’est un peu la même philosophie de bien distinguer qui fait quoi, et pour qui. On n’a pas d’autre alternative que d’appliquer les lois de la République.

Je sais que cela perturbe les cheminots, parce qu’aujourd’hui, finalement, il y a une forme de polyvalence, par un maillage entre des connexions et des missions entreprise ferroviaire. Demain, il va y avoir un détournage, une séparation. Une fois que les choses seront bien comprises par tout un chacun, de nouvelles organisations devront se mettre en place au bénéfice, à la fin, d’un plan de transport qui marche mieux demain. Et chez nous, nous sommes particulièrement touchés, avec un futur plan de transport SA 2020, et des voyageurs qui trouvent leur compte suivant les besoins qu’ils peuvent rencontrer.

M. VEZARD, RS CFDT, donne lecture d’une déclaration pour la délégation CFDT

Monsieur le Président,

Mesdames, messieurs les élus, représentants syndicaux et assesseurs.

Ce que nous pouvons d’ores et déjà exprimer sur ce dossier, c’est que pour une fois, vous avez pris le temps. En effet, avec un lancement d’une réflexion en plénière CE le 29 juin 2018, nous voici aujourd’hui en phase débat et en mode CSE, soit 9 mois et demi plus tard.

Nous pourrions donc aisément dire que nous avons eu un dialogue social de qualité, si ce n’est que la phase vote est pour dans 11 jours... La mise en place de notre instance est sans doute passée par là.

Sur le papier et au début, tout semblait plutôt bien engagé. L’éclatement de l’UO train, centralisée sur Lille, et réintégrée dans les UO ventes escales nous semblait une bonne pérennisation géographique et surtout un maintien de l’emploi au sein de notre région qui, soyons honnêtes, à tendance à tout concentrer sur la capitale régionale. La conduite du projet nous semblait tout aussi propre. Une équipe projet avec des personnes de la direction (chose habituelle), mais surtout des travaux avec les agents,

avec les encadrants. Coté organisations syndicales, 2 cycles de bilatérales (septembre 2018 et janvier 2019).

Nous pensions donc que ce projet de réorganisation serait différent des autres.

Au final, non !!!

Notre expression du jour serait de dire que quitte à déployer autant d'effort pour paraître un dialogue social de haut niveau, pourquoi n'être resté que dans la théorie et l'image.

Par exemple : les forums étaient une bonne idée, mais seulement 147 agents ont été vus, contre 26 DPX. L'échantillon nous paraît donc mince à la vue de l'effectif de l'établissement. Côté organisations syndicales, hormis les bilatérales et les instances officielles, elles n'ont pas été impliquées complètement dans le dossier, surtout lors de la phase de conception qui une fois de plus reste le domaine unique des responsables de projet.

Nous ressentons même, mais nous nous y trompons peut-être, une volonté de légitimer les d'agents et leurs expressions contre les organisations syndicales.

Le dialogue social est un partenariat, trop souvent vous l'oubliez et trop souvent nous pansons les plaies derrière vous. Oui, il faut le dire, vos réorganisations faites sans véritables concertations, hormis légale ou de bonne conduite, laissent des agents sur le côté et, nous devons intervenir à chaque fois pour des cas individuels, toutes organisations syndicales confondues, avec des dommages collatéraux qui sont souvent importants.

Que dire d'avoir appris par les agents eux-mêmes l'éclatement des bureaux administratifs de ces UO Escales Ventes, qui auraient pu retrouver un second souffle et une légitimité, avec l'arrivée en portefeuille de gestion, des ASCT ?

Que dire d'un document présenté en CoDir, de juin et septembre 2018, que nous nous sommes procuré et qui définit et cadre le projet bien avant les forums, les instances, et au final, rien n'est différent du projet initial ?

L'ERC NPDC ne va pas très bien. Vous faites face à nous en nous parlant d'organisation, d'évolution de structure, d'organisation projetée, etc.

Juste des simples questions :

- 1. Savez-vous aujourd'hui que des agents de votre établissement sont commandés sur des journées de 9 à 10 h sans coupure ?*
- 2. Savez-vous aujourd'hui que des agents de votre établissement font des semaines de 7, voire de 8 jours ?*
- 3. Savez-vous aujourd'hui que des agents de votre établissement se font spolier des jours de repos, des congés ou des repos périodiques ?*

C'est ça la réalité de l'ERC NPDC aujourd'hui...

Merci pour votre écoute.

M. RABIER, Président

Avant que l'on commence les débats avec Pascal GRÉBAUX, sur le sujet amiante, je reviendrai vers vous, monsieur GRANDÉ et monsieur Lambert. Je vais auparavant obtenir les informations nécessaires pour revenir vers vous, si possible cet après-midi.

M. ROTOLO, RS CGT

J'avais juste une question, ou une constatation : vous prenez comme exemple, aujourd'hui, toutes les restructurations. Ça s'est passé il y a longtemps, la séparation de l'infrastructure. On peut parler du fret : la gestion par activité. Est-ce que c'est vraiment un bon exemple ? Est-ce que c'est un exemple que l'on doit suivre, quand on voit le résultat, l'état du réseau, l'état du fret ?

Vous parlez de politique de volume. Quand on parle de politique de volume, on ne peut pas parler de séparation des activités. Ce n'est plus une politique de volume. Je vous rappelle qu'à l'époque où la SNCF était une entreprise intégrée, c'était le fret qui compensait les pertes du voyageur – il y a quelques années. Après, c'est le voyageur qui a compensé les pertes. C'est ça, une politique de volume ; c'est vivre ensemble. Ce n'est pas une politique de volume qui se retranche sur une activité. Ce n'est pas du tout ça ; c'est l'inverse.

C'est ça qui ne me rassure pas : ce sont les exemples que vous prenez. Tous ont été catastrophiques pour l'entreprise. Et je me demande où cela va s'arrêter. Si l'on en croit Guillaume Pepy, cela s'arrêtera quand SNCF Mobilités aura disparu. C'est cela que l'on est en train de faire dans ce CSE : dissoudre SNCF Mobilités, petit à petit ? C'est très inquiétant. Et les cheminots ne sont pas dupes. On sait à peu près où l'on va. Les exemples, on les a : le laboratoire de la casse sociale, ça a été le fret.

Vous avez tout préparé. Vous avez mûrement réfléchi, et vous allez droit dans votre direction, c'est-à-dire la dissolution de la SNCF. On le sait très bien. On sait où l'on va. Et vous faites semblant de nous dire : « mais non, c'est pour... ». Non. On va vers la disparition de la SNCF. Et c'est vous qui le faites, en interne. Et ce n'est pas la concurrence. On n'est pas menacé par la concurrence. On est menacé en interne. On organise notre propre mort. Et vous croyez que les cheminots vont accepter ça longtemps ?

M. RABIER, Président

Je n'ai pas porté de jugement en disant : « c'est bien » ou « ce n'est pas bien ». J'ai simplement indiqué qu'à un moment donné de l'histoire de l'entreprise, il a fallu séparer les missions du gestionnaire d'infrastructure des missions de l'entreprise ferroviaire. C'est issu d'une vieille directive européenne qui date de 1991 – cela ne date donc pas d'il y a trois ans, cette affaire. Avec un certain nombre de directives européennes (des « paquets ferroviaires ») qui ont vu le jour ces 20 dernières années, et qui visent l'ouverture à la concurrence. J'entends que votre organisation syndicale, ou d'autres, contestent cette vision de l'organisation des chemins de fer en Europe et en France. Le contexte est ainsi, et il s'applique à la SNCF.

Donc, on n'est pas en train de supprimer SNCF Mobilités, on est en train de transformer les EPIC actuels, dont SNCF Mobilités, en de futures sociétés anonymes. Et il y aura une société anonyme SNCF Mobilités à partir du mois de janvier. Cela fera l'objet de prochains dossiers que j'ai évoqués avec vous précédemment.

Je ne mélange pas non plus le fret, qui est un marché qui a été... Alors là, vous faites référence à il y a au moins 60 ans, je pense. Cela remonte, ce que vous dites ; quand le volume du fret tirait le reste. Effectivement à cette époque-là, il y avait sans doute plus de trains de fret que d'omnibus (on disait « omnibus », et pas TER). Le monde a un petit peu changé, monsieur ROTOLO, et l'on est aujourd'hui sur un marché fret qui est très largement dominé par la route. Je le constate. J'aimerais bien qu'il y ait plus de train, comme vous, mais c'est ainsi pour plein de raisons. Et le marché ferroviaire du fret ; on ne sent pas le gâteau grossir, contrairement au marché voyageur, où là, pour plein de raisons – notamment des raisons de congestions autour des grands centres comme Lille, des raisons écologiques, etc. – l'on sent qu'il y a un vrai marché qui peut encore laisser une vraie place à la SNCF.

Il y a un contexte, il y a des lois, il y a des directives, il y a des règlements, il y a des autorités de régulation... La SNCF d'il y a plusieurs décennies, qui était seule, et qui décidait de son avenir seule, dans un environnement qui n'était pas du tout celui d'aujourd'hui, aujourd'hui, elle doit respecter ce nouveau contexte législatif. Elle doit s'adapter, mais ce n'est pas la casse sociale de l'entreprise ; c'est la transformation de l'entreprise. Je ne vous rejoins pas, quand vous parlez de « casse ». On ne casse rien, on s'ajuste à une nouvelle donne législative, pour continuer à défendre notre entreprise, et encore une fois avoir plus de monde dans les trains, demain. Cela reste un but. Le service annuel 2020 pour TER Hauts-de-France est vraiment un bel exercice dans ce domaine-là.

M. ROTOLO, RS CGT

En ce qui concerne les directives européennes, monsieur le président, vous savez très bien qu'il y a une multitude de directives européennes qui ne sont pas appliquées en France. On choisit bien celle que l'on applique en France. Et cette directive, l'État français pourrait très bien choisir de ne pas la suivre.

M. WATTEBLED, CGT

Vous cassez l'entreprise. Il faut l'assumer, monsieur RABIER. Les dirigeants cassent l'entreprise publique telle qu'on l'a connue. Il faut assumer les choix de l'entreprise. La réforme ferroviaire – la dernière que l'on vient de connaître – a été mise en place par une ancienne directrice de la stratégie de la SNCF. Ce sont bien les dirigeants de la SNCF qui ont écrit la « loi de casse » de l'entreprise. Le fameux fleuron français est en train d'être découpé, et d'être vendu au privé. Il faut l'assumer.

Nous, on assume nos positions. Nous ne sommes pas dans le même camp, monsieur RABIER. C'est tout. Il faut assumer ses choix. Nous, on défend l'entreprise publique. Vous, vous défendez l'entreprise privée – ou futurement privée –, ou la société anonyme. Vous défendez ça. Chacun défend ce qu'il a à défendre.

M. TAILLEZ, CFDT

Juste pour rebondir sur ce qui a été dit, et sur votre expression sur Gares & Connexions : effectivement, il y a des directives européennes, mais dans le cadre de la réforme, il n'y a rien qui oblige la SNCF à transformer Gares & Connexions en SA. On aurait très bien pu l'intégrer à Réseau, et gérer comme cela. On part d'une réforme où l'on avait 3 SA, et au final, on en compte 7. Cela prouve qu'il y a bien une volonté de l'entreprise de segmenter en petites sociétés anonymes – je ne suis pas fan du terme « casse ». On connaît tous, ici, ce que cela donne au final, quand vous avez une holding et une multinationale avec plein de SA.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Dans votre réponse, je pense que vous mélangez un peu tout. Est-ce que c'est fait exprès, ou pas ? Je pense qu'il faut dissocier la réorganisation au niveau de l'ERC de la fin des autorisations de départ. La fin des autorisations de départ est effectivement une décision européenne, même si moi, je partage ce qui a été dit : on n'est pas obligé de l'appliquer. Cela a été également dit dans notre déclaration. Et la réorganisation prévue à l'ERC qui, effectivement, n'a rien à voir avec l'Europe ; c'est un choix de l'entreprise.

Après, je laisserai monsieur GRÉBAUX s'exprimer. Vous allez pouvoir vous rattraper, on a toute la journée. Ce qui m'inquiète, c'est qu'il y a une expression CGT, il y a une expression SUD, il y a une expression CFDT. On n'est pas d'accord sur tout, mais en tout cas, sur les inquiétudes des agents, ça a été dit par trois organisations syndicales – les autres s'exprimeront sûrement après – qui représentent à peu près 60 % des cheminots. Et l'on dit la même chose.

Dans votre réponse, vous mélangez un peu tout : « ça vient de l'Europe », « ça vient de ceci », « ça vient de cela »... Moi, ce qui m'inquiète, c'est le décalage qu'il peut y avoir. Moi, je ne prétends pas qu'à Sud, on ait raison sur tout. Mais quand Sud dit quelque chose, et que c'est partagé par la CGT, et que c'est partagé par la CFDT, sur l'inquiétude qu'expriment les agents... Je ne sais pas ; il n'y a pas des imbéciles partout. À Sud, sûrement. Mais la CGT, Sud et la CFDT, cela commence à faire un peu beaucoup, qui sont au moins d'accord sur le constat. Et ça devrait vous interpeller.

Quand on lit – et cela a été dit de manière transparente dans les bilatérales – que c'est pratiquement les agents qui ont fait les propositions, et que l'on fonce avec l'entreprise là-dessus, ce n'est pas vrai. En tout cas, pour notre organisation, quand on s'exprime, on s'exprime en contactant les agents, en discutant avec eux. L'autorisation de départ, ça a beau venir de l'Europe, hier, il y a eu un signal fort des copains de Lille. Vous savez aussi que les copains de Valenciennes sont très remontés sur la question des autorisations de départ. Ça, plus la réorganisation : on est loin du paradis merveilleux que vous essayez de nous vendre. Un, ne mélangeons pas tout. Et deux, oui, si on ne veut pas que ce soit une chambre d'enregistrement ici, écoutez-nous, quand même. Écoutez-nous.

M. WATTEBLED, CGT

Juste, le petit point sur les autorisations de départ. On aura un point bien plus précis en dossier, mais d'où l'EPSF impose-t-il le changement du départ à l'entreprise ? Parce que dans ces deux dossiers-là, l'EPSF impose. Où est-ce marqué ? Trouvez-moi où il est noté « imposer ».

M. RABIER, Président

Dernier propos de ma part : chacun à sa manière, qu'il soit agent, représentant syndical, représentant élu, ou dirigeant, fait son travail de défense de l'entreprise. On n'a pas tous les mêmes visions et solutions à proposer ; ça, c'est pour le moins ce dont on se rend compte. Mais il n'y a pas des gens qui tirent contre l'entreprise même si, des fois, je peux l'entendre.

Je vous rejoins : oui, il y a des inquiétudes des agents. C'est d'ailleurs pour cela que l'on ouvre des dossiers très tôt, alors que l'on a que des incertitudes, que des hypothèses, que des options à proposer, parce que les choses ne sont pas stabilisées. Cela peut être extrêmement frustrant de dire : « vous ouvrez un dossier, mais vous ne

savez pas trop nous dire... ». Parce que les gens ont tout de suite des questions extrêmement précises – et c'est bien naturel. Mais on l'ouvre justement parce qu'il y a des remontées du terrain, des représentants, de la ligne hiérarchique, et l'on sent qu'il est nécessaire de l'ouvrir, quand bien même les directives et les ordonnances ne sont pas encore sorties.

On entend, monsieur Lambert, les remontées. Vous avez dit tout à l'heure – ou bien était-ce monsieur GRANDÉ ? – qu'il y a quand même des travaux qui sont réalisés, que ce soit avec les agents, ou les représentants. Il y a eu des bilatérales. Il y a eu quand même un temps certain pour travailler le dossier, je l'ai entendu dans les déclarations CFDT. D'ailleurs, sur les transferts d'autorisation de départ, l'année dernière, au mois de juin – pour ceux qui étaient là et qui s'en souviennent – on ne parlait pas du tout de transfert. On ne savait pas tout ça. On a ouvert ce dossier des nouvelles unités possibles à l'ERC Nord Pas-de-Calais, sans imaginer qu'il y avait un lien avec les transferts d'autorisation de départ. C'est quelque chose qui, effectivement, se rajoute à d'autres dossiers, et qui crée potentiellement une confusion. Cette multitude de dossiers fait qu'on est amenés à parler de tout et de plusieurs choses au même moment. Je peux comprendre que ce n'est pas simple. En tout cas, on a un énorme travail de pédagogie à réaliser entre nous, avec vous, et avec les agents.

Une dernière remarque de monsieur WATTEBLED, et je laisse la parole à monsieur GRÉBAUX.

M. WATTEBLED, CGT

Moi, j'ai un problème avec votre phase d'initialisation, où l'on a eu un recto/verso très vide, en gros. Juste nous expliquer que l'on allait passer de 5 à 4 UO, sans plus d'explication. Ça a été « vite fait, bien fait ». On change d'instance, et là, on arrive le 16 avril, avec un projet ficelé – pour le coup, il est ficelé, mais je pense qu'il était déjà ficelé depuis longtemps. Cela a été dit par les camarades de Sud. Il a été ficelé depuis longtemps, et l'on a à peine 9 jours pour vous faire changer d'avis. Parce que le temps que l'on a eu entre la phase d'initialisation et le 16 avril, on pourrait dire « on a laissé la place au débat, on a laissé la place à la construction ». Sauf que non, ça ne s'est pas passé comme cela. D'ailleurs, c'est expliqué dans votre document : ce n'est pas comme cela que ça s'est passé. Donc, à quoi ça sert de faire une phase d'initialisation qui pourrait paraître vertueuse ? De dire : « on va ouvrir les choses, et puis on va discuter », « qu'est-ce que vous en pensez ? » Ce n'est pas comme cela que ça s'est passé. On a ouvert les choses, il y a eu moult rebondissements, parce qu'il y a eu une grève, un changement d'instances, une nouvelle instance qui arrive, et puis on arrive avec un projet, et on a 9 jours pour vous faire changer d'avis.

Monsieur GRÉBAUX, je sais que c'est un artiste dans l'explication de l'inexplicable. C'est un vieux routier. Ou un vieux cheminot. Un ancien. Il va nous expliquer l'inexplicable, mais comment allez-vous pouvoir changer votre document avec nos argumentations, tellement il est ficelé ?

On n'a que 9 jours, Quand on explique, dans notre déclaration, que la CSSCT au mois de mars, le 16 avril, une plénière-débat, le 25, une phase vote... Où est la place du débat ? Où est la place du dialogue social ? À quoi servent les organisations syndicales qui ont aussi travaillé de leur côté ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Juste avant de démarrer la présentation de ce dossier par Monsieur GRÉBAUX, on avait une première question dans notre déclaration, qui nous semble importante : pourquoi une telle différence entre l'ERC Nord Pas-de-Calais et l'ERC Picardie, vu que rien n'est annoncé côté Picardie ? Surtout quand on regarde le contexte général et les objectifs de cette restructuration : est-ce qu'il faut s'attendre à un dossier côté ERC Picardie ?

Mme LE SAINT, UNSA Ferroviaire

Monsieur RABIER, je voudrais revenir sur ce que nous disions précédemment concernant la perception qu'ont les cheminots des transformations de l'entreprise. Je voudrais vous dire que je ne comprends pas la raison pour laquelle nous n'avons pas une présentation dans cette instance des résultats Ampli. J'avais posé la question, et ça a été renvoyé. Et que pour avoir quelques bribes d'informations sur le ressenti de nous tous, et de nos collègues, nous soyons obligés d'aller voir dans les médias – puisque dans les médias, il y a des informations qui en ressortent, je ne trouve pas cela tout à fait normal.

M. FERTE, RS FO

Simplement, pour FO, je voulais vous dire... Vous employez souvent ce terme-là ; vous avez parlé de « pédagogie ». La pédagogie, cela voudrait dire que peut-être, nous n'aurions pas compris vos intentions et ce que vous comptez faire. Mais, il se trouve que nous avons parfaitement compris. Et les agents ont parfaitement compris, eux aussi. Ce n'est pas de pédagogie dont nous avons besoin, c'est sur l'orientation même de ce que vous voulez faire. Nous ne sommes pas d'accord avec ce que vous voulez faire, et les agents non plus.

Ce que vous faites, c'est que vous cassez des métiers et des organisations, et que vous jetez à la poubelle 80 ans d'histoire ferroviaire qui nous ont amenés au niveau de sécurité et de qualité de service auquel on est. Donc, tout ce que je peux vous dire, pour notre OS, c'est que sur l'ensemble des restructurations qui nous sont présentées, nous sommes de toute façon contre. Et ce n'est pas la durée de dialogue, ce n'est pas le nombre de réunions qu'on pourrait faire qui y changerait quoi que ce soit. C'est l'orientation fondamentale qui est mauvaise.

M. KIKOS, CGT

L'entreprise, à travers les ordonnances Macron 2017 sur le fonctionnement des instances, et sur ce que l'on pouvait faire dans nos CE, et aujourd'hui dans les missions des élus du CSE, et des commissions ; c'est qu'au-delà de vous convaincre de changer d'avis, on saute une étape. Et cette étape, c'est que les élus, ou les membres des commissions ont – ou avaient, puisque l'on est en train de démarrer ce CSE – cette possibilité de produire une alternative à un projet. On avait une information, on réunissait une commission économique, et on avait cette possibilité, les élus tous ensemble, de débattre et d'analyser, en s'appuyant sur les cheminots, dans les chantiers, et sur toute l'expérience qu'on a, puisque les élus CSE viennent de différents métiers. Ils ont également une expérience professionnelle. On s'appuyait sur ces connaissances pour pouvoir amener en séance plénière une alternative, voire un contre-projet à ce qui nous était présenté.

Aujourd'hui, on est dans cette posture de deux camps – ça a été dit par les uns et les autres – où l'on essaye de convaincre l'autre. Ou alors, on reste sur une posture de

« on n'est pas d'accord ». La première chose, c'est que les ordonnances, au moins ça a été clair, ont consisté à réduire le champ d'action des commissions économiques. Ça, ça a été la première chose – bien qu'on ait réussi, sur la région Hauts-de-France à maintenir une commission économique, et à lui donner du sens, du contenu. Je pense qu'il faut aller au-delà du constat et des confrontations, et qu'on ne peut pas réduire la commission économique du CSE à de simples questions/réponses, ou à de simples échanges de confrontation d'idées ou de postures. Je pense qu'il va falloir revenir à une production de la commission économique sur une alternative ; que les élus puissent présenter une alternative sur ce type de projet.

M. LAMBERT, SUD-Rail

En complément, je tiens à dire à l'assistance qu'Alex KIKOS et moi-même, à l'ordre du jour, avons signalé que ce délai de 9 jours nous semblait très court, et que vous aviez refusé en disant que ce projet devait avoir lieu le 1er mai. Effectivement, à l'ordre du jour, nous avons signalé que ça nous semblait court, trop court, les 9 jours.

M. RABIER, Président

Je le confirme. Sur la question précise de « pourquoi ce travail sur l'organisation de l'ERC Nord-Pas-de-Calais, et pas le même, en parallèle, sur l'ERC Picardie ? » : la situation des deux ERC, même s'ils s'appellent un peu pareil, est quand même un peu différente. On a une problématique très claire de qualité de production sur Paris, qui n'est pas complètement au rendez-vous depuis un certain nombre de semaines et de mois. Quand Florent MARTEL est là, il l'exprime mieux que moi, bien évidemment.

On vient déjà de créer cette ERC Picardie, avec l'introduction des collaborateurs de Paris – notamment « train » –, il y a très peu de temps, en 2017. On est en train de stabiliser les choses, et très clairement, on ne se projette pas, dans les toutes prochaines semaines, sur un dossier analogue sur l'ERC Picardie. On réfléchit.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a, dans un certain nombre de régions TER, une orientation pour fonctionner en « directions de lignes ». On réfléchit plutôt à cette étape ultérieure, notamment sur la partie sud des Hauts-de-France. Donc, à l'heure où je vous parle, je ne pense pas que l'on produira un dossier analogue pour l'ERC Picardie – un dossier que l'on a commencé il y a plusieurs mois, comme cela a été souligné tout à l'heure.

La question sur Ampli : on présentera en CSSCT mutualisé (avec 21 membres ; 22, avec monsieur Lambert) les résultats Ampli, le 7 mai après-midi. Je ne sais pas qui participera côté UNSA, mais cela nous semble plutôt cohérent par rapport au sujet et aux conditions de travail. Il y aura cette présentation le 7 mai, et c'est dans ce sens-là que j'ai répondu à la question qui a été posée.

Mme LE SAINT, UNSA Ferroviaire

Moi, je trouvais que les sujets abordés allaient au-delà du CSSCT, puisque je les ai sous les yeux, les questions. Il est question de formation, il est question de « le management possède les compétences nécessaires pour gérer l'entreprise ». Moi, je pense qu'au travers de ces questions, on est plus largement dans le cadre du CSE. « Le management possède les compétences nécessaires pour gérer l'entreprise » ; on parle bien de la gestion de l'entreprise. Et je trouvais que le cadre était aussi celui d'un CSE – les élus n'étant pas les mêmes dans les deux instances.

M. RABIER, Président

Je n'en fais pas une affaire de principe. Si tout le monde me dit « nous préférerions un point spécifique dans une séance – extraordinaire ou non – d'un CSE », je n'ai aucun problème avec cela. Il y aura une présentation. Comme nous avons décidé dernièrement d'une CSSCT mutualisée, cela ne me semblait pas détonant. Maintenant, si vous me dites que vous préféreriez passer une heure sur les résultats Ampli lors d'un CSE, en plénière : je n'ai vraiment pas de problème avec ça, madame Le Saint. Moi, je n'ai vraiment aucun souci avec ça. Je suis d'accord pour qu'il y ait une présentation.

Mme LE SAINT, UNSA Ferroviaire

À ce moment-là, on voit avec le secrétaire ce qu'il décide.

M. RABIER, Président

C'est monsieur KIKOS qui décidera. On s'en reparle, mais je n'ai aucune passion sur le sujet.

Je laisse la parole à Pascal GRÉBAUX, pour que l'on attaque le fond du dossier.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Bonjour à toutes et à tous. Le dossier, on l'a présenté – cela a été rappelé – en premier CER, l'année passée, avec une présentation simplifiée (recto/verso) qui a été donnée. Nous avons travaillé pendant tout l'été. Cela a été rappelé : nous avons fait deux bilatérales. Et nous sommes maintenant dans une phase de présentation en CSE.

L'ensemble des questions que j'ai entendues montre évidemment que vous avez vu et appréhendé l'ensemble du dossier que je vous ai présenté. Je vais essayer de répondre plutôt aux questions, et non pas représenter le dossier, parce que ça n'a – je pense – pas d'intérêt, sauf si vous le souhaitez. Je vais plutôt essayer d'entamer sur les réponses aux questions que j'ai pu glaner, par-ci par-là. Ce ne sera donc pas forcément très structuré, mais je vous les donne au fur et à mesure que les ait.

Le dossier de l'évolution de l'établissement ERC Nord-Pas-de-Calais n'est pas un dossier qui vient d'une loi, ou quoi que ce soit. Donc, ce n'est pas quelque chose qui est imposé à l'établissement. C'est un choix d'établissement, comme je vous l'ai déjà dit, qui a été de dire à un moment de donner : « sur l'établissement, nous avons 5 UO réparties géographiquement, avec une seule UO train, qui est énorme ». L'objectif, c'était de dire : « comment j'organise l'établissement pour que même si les métiers existent, évidemment, et continueront à exister, je puisse rassembler les métiers pour faire des UO beaucoup plus tournées sur le client plutôt que sur les métiers, sur le produit TER, plutôt que sur les métiers ? »

C'est donc un projet éminemment managérial, d'animation, d'accompagnement, de montée en compétence de la ligne managériale et des agents sur le produit TER et sur le rôle que peuvent avoir l'ensemble des agents de la relation client, qu'ils soient agents d'escale, agents de vente, ou agents de train.

On avait aussi, au sein de l'établissement, des UO vente/escale territoriales qui étaient plus petites que lors de la création de l'établissement, puisque l'on a fait des études d'organisation. Et cela questionnait sur le modèle économique de notre organisation. En corollaire, une UO train extrêmement importante, où le management était effectivement compliqué, puisque j'ai une UO qui est de 22 RET et plus de 400 agents, aujourd'hui, à manager.

Donc, l'objectif c'est de se dire : « comment améliorer le management de l'ensemble des collaborateurs d'une UO, pour que l'on soit bien tourné vers le client, et pour que l'on soit en proximité, et en proximité territoriale, plutôt que par métier, pour que l'accompagnement puisse se faire au quotidien, et avoir de vraies montées en compétences, par rapport à ces sujets ? »

Sur les remarques qu'on a eues sur le DUO unique, compliqué (trois métiers) : oui, il faut une montée en compétence. C'est pour cela qu'on a prévu de la formation et de l'accompagnement. Il faut que chacune des UO possède fondamentalement les 3 compétences : vente, escale et train. C'est la raison pour laquelle nous avons mis, avec le DUO, des adjoints production/sécurité, et un deuxième adjoint services. Et, dans le projet, évidemment – puisque l'on est aujourd'hui en présentation – nous prévoyons une GPE, donc une mise en place des personnes, avec les compétences qui vont bien, pour aider et accompagner le DUO dans son management fondamentalement de sécurité. Ce n'est pas un projet où l'on doit faire baisser la sécurité, même si je l'ai entendu tout à l'heure. C'est donc fondamentalement un accompagnement de sécurité, mais aussi de compréhension des métiers, parce que quand on est agent de vente, agent de train ou agent d'escale, on n'a pas les mêmes perceptions, ou le même historique métier, ni les mêmes façons de travailler.

Sur la sédentarisation des ASCT, j'entends, et donc j'y reviens, même si ce sont des sujets qui sont complexes. Je l'ai dit en bilatérale : on a aujourd'hui une convention qui va nous dire « un ASCT par train ». Un contrôleur par train. Ça structure évidemment l'utilisation des ASCT. Donc, ça veut dire que le sujet tel que l'on pourrait se l'imaginer, de poly compétence ou de polyvalence exacerbée – c'est-à-dire : « j'ouvre la gare, je vends trois billets, je monte dans un train, j'accompagne, je reviens, je referme, etc. ».

Je rappelle qu'aujourd'hui, dans les contraintes qui nous sont données par le Conseil régional, et qui nous seront encore données, a priori, dans la prochaine convention, j'ai un contrôleur par train, et j'ai un schéma de distribution et des heures d'ouverture de guichet qui pourraient évoluer, selon la demande du Conseil régional. Mais dans l'état actuel des choses, on ne sent pas, on ne voit pas une révolution en la matière. Ce qui fait donc qu'à partir du moment où le Conseil régional dit : « moi, je veux que telle gare soit ouverte de telle heure à telle heure », entre un ASCT qui est à bord (obligatoire), et un vendeur qui est obligatoirement dans sa gare pour assurer la vente, la poly compétence, pour jouer sur « un coup je monte dans un train, un coup je ne monte pas dans un train, et comment je fais », elle est quand même assez limitée, compte tenu de ces contraintes. Ça ne veut pas dire que le travail sur l'évolution des métiers ne se fera pas. Il se fera, mais en tenant compte de ces contraintes.

Je rebondis sur Ampli : même si j'ai entendu que les agents vivaient mal, et que c'était compliqué pour eux, etc., dans les résultats Ampli de l'établissement, on est plutôt au-dessus de la moyenne, positivement. Et ce n'est pas moi qui l'écris ; ce sont les agents.

J'ai eu un taux de retour d'établissement – on est à peu près 1 000 – de 56 %. Sur l'ensemble des items d'Ampli, l'établissement est toujours entre 4 et 10 points supérieurs, voire 15 points, à la moyenne de l'ensemble des établissements TER (positivement supérieurs, que l'on s'entende bien). Sauf un item – pour être tout à fait transparent – : ce sont les possibilités d'avoir congé, quand on est « roulant » (cf. ce que vous me disiez, et la remarque par rapport à la commande des agents).

Donc, sur ce sujet de poly compétence, et de sédentarisation, il y a des métiers à réaliser, et il y a du travail à réaliser. Les métiers existent, ils vont être animés par un

même DUO avec une équipe, qu'il soit vente, escale, ou train, pour faciliter la proximité et l'évolution de nos agents et des compétences.

Sur la commande du personnel. Dans tout ce dossier, très honnêtement, si je reprends à partir de l'agent : on a des agents qui sont mis en équipe, avec des DPX ou des RET, selon les cas. Ces équipes sont réparties dans les différentes UO, à périmètre constant. Donc, si je prends un exemple : l'équipe ASCT de Valenciennes va rejoindre, dans la même configuration, l'UO du Hainaut. Il y a un sujet sur lequel on était en difficulté, il est exact, c'est le sujet des GU. Pourquoi ? Nous avons aujourd'hui 4 UO vente/escale. 4 UO vente/escale dont les effectifs moyens tournent aux alentours d'une centaine à 140 agents à gérer. Ce qui en fait, en termes de gestion GU, des très petites équipes, sous les normes – on peut dire que les normes ne sont pas terribles, mais sous les normes. À un moment donné, les GU, je dois aussi les accompagner parce que ce projet concerne l'ensemble des agents : les DUO, que j'accompagnerai, leurs équipes, les DPX et les RET, et les agents, évidemment. Mais j'avais cette population de GU qui doit être animée, et qui doit être accompagnée sur ces sujets. Et à un moment donné, la question, c'est : « comment j'accompagne les GU dans cette évolution des UO ? » En disant simplement – et le risque, on l'a identifié comme ça ; c'est ce qui nous fait faire cette proposition – : « demain, j'ai un DUO qui gère les trois métiers (vente, escale, train), mais en termes de commande du personnel, la partie train est gérée par une CPST centralisée à Lille, qui existe ». Côté vente et escale, si je ne fais pas évoluer les choses, elle serait gérée par des GU situées en UO, avec un chef de BA qui pilote ces GU.

Ce modèle a des biais. Il a des avantages de proximité ; moi, là-dessus, je n'ai pas de sujet. Encore que quand on est en GU à Boulogne et qu'on est agent à Hazebrouck, la proximité n'est quand même pas d'une évidence majeure, mais je sais votre réponse. En tous cas, côté GU, on s'est dit que si le DUO ne pilote pas sa commande de personnel roulant et pilote sa commande de personnel sédentaire, cela crée un biais d'analyse. Parce que quand il aura des problèmes à régler, quand ce sera pour des sédentaires, il ira voir son chef de BA avec ses GU tout de suite. Puis, quand il y aura des personnels roulants qui auront des difficultés, il téléphonera à CPST en disant : « qu'est-ce que tu fous ? » Et ça ne fonctionne pas. Donc, un différentiel de management du DUO qui est complexe.

Deuxièmement, le chef de BA, qui aujourd'hui gère ses GU, si je lui dis « demain, l'UO récupère 130 à 150 roulants », qu'il doit piloter, aussi, et qu'il doit continuer à animer ses GU, je demande donc au chef de BA d'augmenter son temps de travail. Parce que sauf à dire qu'il n'était pas utilisé à 100 % dans la vie de ses GU dans son UO... Sinon, rajouter 150 agents roulants, créer un biais pour l'assistant RH.

Ça veut donc dire que les propositions que nous avons faites, et le modèle sur lequel on avance, c'est de dire : « essayons, comme on le fait pour les roulants, de centraliser la commande des GU ». J'ai bien conscience – et je le dirai tout le temps – des changements profonds que cela entraîne pour les GU. Je le rappelle : deux GU à Boulogne, 2 GU à Aulnoye, 2 GU à Douai. On leur dit : « vous allez venir travailler à Lille ». Quand on est à Boulogne, ou quand on est à Aulnoye, on n'habite pas forcément Boulogne ou Aulnoye – c'est-à-dire qu'on vient d'ailleurs. Donc, ça veut dire que l'on a un préacheminement, et ensuite, l'acheminement vers Lille. Le travail continue de se faire, et il avance, sur la manière dont on va accompagner les GU pour que je puisse avoir de l'efficacité, je puisse avoir des remplacements mutuels, je puisse accompagner l'ensemble des GU sur l'évolution des outils. Parce que demain, la

commande du personnel va aussi évoluer. Donc, des outils vont arriver, et quand on est 8 GU répartis sur le territoire, dans chacune des UO, l'animation sur les nouveaux outils est un peu complexe, forcément, puisque l'on n'a pas la dimension nécessaire.

Donc, la mutualisation à Lille sous la responsabilité du responsable du Pôle mutualisé a été proposée. En termes d'accompagnement, ça m'a été dit tout à l'heure : « est-ce que vous allez trancher sur deux journées à Lille, trois journées dans d'autres positions, ou pas ? » Je refaisais un point la semaine passée : nous proposons que le modèle soit ce modèle une fois qu'on aura bien installé le système. Dis autrement : deux journées à Lille, pour que les gens puissent travailler ensemble – des journées imposées. Ensuite, dans un premier temps, une troisième journée pour que les choses puissent se faire. Et une fois que les choses sont stabilisées, moi je n'ai aucun problème pour revoir les gens s'installer dans leur lieu habituel de travail, pour qu'ils puissent organiser leur vie.

Après, on verra comment les choses vont évoluer. Je suis optimiste en général. Ça veut dire que je pense qu'on va créer un vrai esprit d'équipe entre les GU de demain. Donc, à un moment donné, il y a bien quelqu'un qui va dire : « demain, je devais travailler à un tel endroit, mais là je sens qu'on est en difficulté, je vais venir », parce qu'il y a de la solidarité qui va s'installer, évidemment. Et en même temps, de permettre à toutes les personnes GU qui sont dans des difficultés personnelles – que je comprends fondamentalement – de pouvoir gérer leurs difficultés personnelles, et que l'on puisse les aider dans la gestion de ces difficultés personnelles.

Donc, plutôt deux journées fixes, trois journées disponibles, dans le modèle stabilisé. Dans un premier temps de modèle, plutôt deux journées fixes, une journée supplémentaire, pour monter tout le monde en compétence. On a déjà dit que les GU pourraient rejoindre le Pôle mutualisé (pas avant septembre) pour laisser passer la période des projets protocolaires, pour que tout le monde puisse être au clair sur ces sujets. Ça veut donc dire que les trois jours pourraient se faire entre septembre et décembre, le temps de stabiliser. Et ensuite, on voit comment on avance.

C'est vraiment la population qui est directement touchée par ce projet. Les autres peuvent être touchés par des conséquences : « qu'est-ce que vous voulez faire demain ? », « est-ce que c'est de la polyvalence exacerbée ? », comme je le disais tout à l'heure. Ça, je suis bien capable de le comprendre. Ou bien « comment j'arrive à me projeter dans une UO qui n'est plus "train" ? », par exemple. Parce que c'est le métier qui prévaut. Ça, je veux bien l'entendre, évidemment, les gens qui sont en interrogation. « Quelle est la plus-value ? » : en CSSCT, c'est ça qu'on m'a demandé. « Quelle est la plus-value de votre projet ? » « Prouvez-le ! » « Combien d'argent ? » « Combien de points de satisfaction ? » Ça, ce sont des choses que l'on va construire. Mais globalement, la proposition que l'on fait en multi métier (DUO multi métier), nous paraît celle qui correspond le mieux aux besoins des relations clients, telles qu'on est en train de les développer dans l'établissement.

Voilà pour les GU, je pense avoir été clair.

M. ROTOLO, RS CGT

Je confirme quand même les propos de mon camarade Xavier : vous ne vous en sortez pas trop mal pour expliquer l'inexplicable.

Moi, j'aimerais revenir sur la sédentarisation des ASCT. Et je pense qu'on y reviendra aussi, pour les ADC, dans le cadre de la mise en place du SA 2020. Parce qu'on a une particularité ; on connaît bien la réglementation. Nous sommes un peu tous des

experts, autour de la table. « Sédentaire », cela ne veut pas dire « ne plus être à bord d'un train ». C'est la différence entre le Titre I et le Titre II. Demain, je peux très bien être à bord d'un train, et vous monter des journées au Titre II. D'ailleurs, avec la mise en place du SA 2020, je pense qu'on a des inquiétudes à se faire.

Donc, la question que je vous pose, c'est celle-là. Demain, avec la mise en place du SA 2020, ça va permettre de faire des allers-retours dans la journée, sur un même lieu, et donc de monter des journées au Titre II – si vous ne savez pas comment faire je vous montrerai, c'est assez simple. Mais je pense que vous y avez déjà réfléchi ; c'est déjà dans les valises. La question que je vous pose : est-ce que demain, on aura des ASCT à bord des trains, au Titre II ? Et je poserai la même question plus tard (pas aujourd'hui), pour les agents de conduite.

M. RABIER, Président

La réponse est clairement non. Les agents de train restent au Titre I.

M. ROTOLO, RS CGT

Je ne veux pas entendre « pour l'instant », en fait.

M. RABIER, Président

Je n'ai pas dit « pour l'instant ». Maintenant, vous faites même les réponses que je n'ai pas faites. C'est quand même fabuleux. Non, ce projet-là ne modifie pas le régime de travail de l'accord d'entreprise qui régit les agents de train. Non, ce n'est pas le sujet.

J'entends les interrogations. D'ailleurs, si vous regardez ce qui se passe dans d'autres régions... Parce qu'on a cette particularité d'un Conseil régional – Pascal GRÉBAUX l'a redit tout à l'heure – qui souhaite, notamment dans les trains périurbains, maintenir un agent contrôleur dans chaque train. Ce n'est pas le cas ailleurs. Ailleurs, on a mis en place des brigades, des choses, notamment dans toutes les zones périurbaines. Cette option-là n'a pas été retenue par l'autorité organisatrice. Très bien. Et de ce fait, la sédentarisation – le mot que vous employez souvent –, c'est-à-dire avoir dans un métier, dans une JS d'ASCT, d'autres tâches que d'être le plus claire de son temps dans un train qui circule, est limitée. Elle est limitée chez nous, puisqu'on va plutôt rechercher – on ne va se mentir – à optimiser (pour reprendre un terme que l'on utilise souvent) les journées de service des roulants quels qu'ils soient, plus qu'à les laisser avec des battements, où on leur donnerait d'autres missions éventuelles. Parce qu'en réalité, ce n'est pas si simple. Derrière les concepts généraux de polyvalence, ce n'est pas si simple que quand tu as un temps libre, il y a justement plein de choses à faire en renseignements clients. Parce que par nature, quand il y a un temps libre dans une gare, c'est qu'il n'y a pas de train, et en général, s'il n'y a pas de train, c'est qu'il n'y a pas forcément beaucoup de clients dans la gare au même moment. C'est assez délicat, finalement. On gère souvent les besoins d'effectifs par la pointe, comme l'a dit, il y a quelques semaines, Florent MARTEL.

Tout ça pour vous dire que le Titre I est celui qui est prévu, aujourd'hui, pour gérer les contrôleurs, même dans les autres régions, où l'on a mis des gens avec un peu plus de polyvalence ; il me semble que le Titre I est toujours celui qui est utilisé pour les contrôleurs. Donc, ce n'est pas par ce bout-là qu'on approche le dossier.

M. WATTEBLED, CGT

J'ai plein de questions, monsieur GRÉBAUX. Vous m'avez manqué, vous savez.

J'ai une question sur les passerelles. On passe de 4 UO sédentaires, plus 1 UO train, à 4 UO mixtes. C'était déjà compliqué, les passerelles, pour les contrôleurs, par exemple. La passerelle, c'était d'aller à TGV, par exemple. C'était assez compliqué ; il y a des règles, etc. Demain, un contrôleur qui est dans l'UO Flandres-Littoral devra postuler, ne serait-ce que pour changer d'UO. Il devra postuler à un autre DUO : celui d'Aulnoye, par exemple. Alors qu'avant, c'était dans son UO. Vous voyez : on complexifie les passerelles. On ne pourra plus changer d'UO comme on en changeait actuellement, avec un seul et même DUO. Maintenant, il faudra passer par chaque DUO. On sait les passerelles ; lorsqu'on est filière Transport Mouvement et que l'on veut accéder à l'EIC, par exemple, l'EIC dit : « moi, ça va me coûter trop cher, parce qu'il faut le réformer, etc., j'ai mon petit vivier à moi, je n'ai pas besoin des autres ». Dans un premier temps, vous allez me répondre : « oui, mais ne vous inquiétez pas, ça va être fluide ». C'est par la suite : la deuxième année, la troisième année, et puis les années suivantes. Donc, une problématique de passerelles.

Les contraintes sur la polyvalence. Les contraintes selon la demande du Conseil régional. Moi, j'aimerais bien savoir quelles contraintes le Conseil régional vous a demandées. Qu'est-ce qu'il vous a posé comme contraintes ? Sur les fermetures de guichet, ou pas, l'augmentation ou la baisse de l'amplitude... On ne peut pas annoncer des choses, parce qu'on n'a pas ces infos-là. Alors, on les aura peut-être à la commission économique. Peut-être, parce qu'on a posé la question.

Sur la sécurité, où est la plus-value de passer en établissement monoactivité ? D'autant que vous formez les DUO, d'après le dossier, le 17 juin, soit un mois et demi après la mise en place. Moi, ça me pose souci. On prend un poste lorsque l'on est formé. On ne prend pas un poste, et puis on sera formé au gré du temps. Alors, pour peu qu'il y ait une réunion, on décalera la formation. Je pense que vous mettez encore une fois la charrue avant les bœufs. Vous ne formez pas les DUO. Vous ne formez pas les équipes. Bref, moi, ça me pose problème.

Après, juste un élément comme ça : le EV, anciennement EEV, devenu ERC... Vous voyez où je veux en venir. Ça fait 10 ans qu'il y a une perpétuelle restructuration. On est en perpétuelle restructuration. Par contre, vous avez toujours la même méthode, la même formule : « rien ne va changer », et puis « c'est pour répondre à la satisfaction client ». Cela fait 10 ans que cela dure, voire un peu plus, parce qu'on a connu deux EEV. Il y en avait une dans le Hainaut ; on a regroupé les deux. Vous êtes devenu le patron des deux. Après, on a séparé l'ESV et l'ERC, et puis là, on fait une mono activité. Les agents en ont ras le bol. Les 1 029 agents en ont ras le bol de l'ERC. Ils en ont ras le bol. Ce sont tout le temps les mêmes méthodes, les mêmes arguments. Vous n'êtes même pas imaginatifs sur les arguments.

De toute façon, vous arrivez en instance – il faut y passer, on y passe –, mais tout est ficelé. Et puis on va leur ressortir la même soupe. De toute façon, c'est comme ça et pas autrement. Si c'était pour améliorer le service, comme vous le dites, le Conseil régional aurait déjà signé la convention depuis le mois de décembre, date à laquelle c'était prévu. Il ne signe pas. Je vous rappelle juste comme ça : les études démontrent qu'un usager, ce qu'il veut, c'est un train à l'heure, propre, en toute sécurité. Ils n'ont pas demandé à ce qu'il y ait un seul établissement. Eux, ce qu'ils veulent, c'est ça. En quoi votre nouvelle organisation permettra-t-elle d'avoir un train à l'heure, par exemple ? En quoi ? Si ce n'était de faire un établissement multiactivité où là, on aurait la pertinence. On travaille tous ensemble sur un même produit : le train. Que l'on soit à l'EIC, que l'on soit au fret, etc. Vous êtes en train de faire l'inverse : vous faites un

établissement monoactivité. Ça veut dire qu'on va se tirer la bourre entre activités – ce qui est en train de se passer.

Vous dites : « les agents ont participé à l'élaboration du projet ». A priori, moi, ce que je vois, c'est 41 agents qui ont participé. Ce qui représente 4 %. C'est marqué : 41 agents ont participé à ces ateliers (travaux avec les agents). Si on divise par trois, parce qu'il y a trente, trente et 40 : on a deux dizaines d'agents, plus une vingtaine d'agents qui ont participé à votre projet. C'est un peu limite.

Pourquoi aurait-on les résultats d'Ampli après la mise en place ? Ce serait plus pertinent de les avoir avant. On aurait dû les avoir là, les résultats. Après, les forums que vous avez faits, quand on regarde les dates, vous les avez faits en pleines vacances, au mois d'août. En plein cœur de l'été. Quelle pertinence de faire des forums, pour expliquer des choses, en plein été, sachant qu'à cette époque-là, la grève était en cours de finition, et les agents avaient autre chose à faire que d'aller dans un forum et de réfléchir à ça ?

Pour finir, moi, je voudrais savoir la vraie finalité de votre projet. Est-ce qu'i est vraiment pour faire plaisir aux usagers, ou est-ce qu'elle est purement et simplement une mesure économique ? Parce que vous précisez – c'est la seule phrase qui le précise d'ailleurs – : les 162 millions d'économies, et la suppression d'emplois. Est-ce que ce n'est que ça ? Pour nous, ce n'est que ça. C'est toujours une histoire d'économie.

M. RABIER, Président

C'est bien « mille ». 162 000. Et surtout pas millions.

Mme CORBIN, CGT

Moi, j'ai juste deux questions par rapport à ce que vous venez de dire sur les GU. Vous avez dit qu'il y avait une évolution des outils. Quels sont-ils, ces nouveaux outils ? Est-ce que ce sera l'expérimentation de POGS, qui aurait été concluante, ou non ?

Ensuite, lors de la CSSCT du 26 mars, il avait été question que je sois associée aux travaux. Je n'ai reçu aucun plan. D'ailleurs, les plans qui figurent dans le dossier que vous nous présentez ne sont pas les bons, d'après ma DUO. Donc, à quand un travail en commun sur les travaux ? Et par ailleurs, une mise en place au 1er mai, alors que les travaux ne débuteront pas avant septembre. Quelle est la pertinence de cette date du 1er mai ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je vais commencer à revenir quand même sur ce qui a été dit. Effectivement, monsieur GRÉBAUX, vous avez une qualité d'expliquer l'inexplicable. Sur la date du 1er mai, je vais rejoindre ce qui vient d'être dit, parce que ne serait-ce que pour atteindre les compétences nécessaires, ou pour la mise en place des locaux, on sera largement hors délais. Donc, il y a une volonté d'aller vite pour mettre en place, alors que, a priori, ça ne devrait toucher que la structuration de la ligne managériale de l'ERC. C'est peut-être ce qui manque aussi dans ce dossier, c'est qu'en pensant ne toucher qu'à la ligne managériale, vous n'avez pas abordé du tout le point qui touche l'ensemble des agents et le fonctionnement de la gestion des agents sur site.

On vous avait demandé la répartition par site, dans les UO. Parce qu'il nous semble quand même assez important, quand on regarde le cadre d'organisation et ce que vous avez mis en avant sur le nombre de DPX ou de RET, ou le nombre d'agents gérés par un GU, de voir l'impact qu'il y aurait ensuite sur la pertinence maintenue d'un

RET sur un site, ou d'un DPX sur un site, et non pas que la polyvalence commence d'abord par les DPX, avant d'en arriver sur les agents. Plus clairement, on ne voudrait pas voir un DPX devenir RET, par alternance, ou l'inverse, sur un site. Donc, on aimerait bien savoir, par UO, combien d'agents sont répartis dans les sites clairement identifiés sur la région.

Sur ce dossier-là, il manque quand même la grosse partie d'impact sur les agents, sur la partie exécution. Et dans vos propos, monsieur GRÉBAUX, vous avez dit que vous étiez en accord avec la convention sur l'ouverture des gares, pour la vente, sur la présence des contrôleurs à bord des trains, mais vous n'avez pas parlé de l'escale. Est-ce que sur ce projet-là – l'accord avec la convention –, la partie escale est déjà complètement exclue, ou est-ce qu'à un moment ou un autre, on va en parler également, puisqu'ils font partie de l'ERC ?

M. FERTE, RS FO

Je vais revenir, comme les collègues, sur la notion de polyvalence, et donc la notion de métier. Les métiers. Parce qu'on nous explique qu'il n'y aura pas de polyvalence exacerbée, parce qu'on a des contraintes qui viennent de l'AO, et qui font qu'on ne peut pas le faire, si j'ai bien compris. Si on pouvait le faire, on le ferait. Moi, j'aimerais bien savoir ce qu'est une polyvalence non exacerbée. C'est-à-dire comment, concrètement, comptez-vous faire évoluer les métiers, puisque ce sont les termes que vous employez ? Qu'est-ce que ça veut dire, exactement, pour les gens ?

Parce que j'ai remarqué, aussi, une expression : « assembler des projets fédérant les métiers ». Ce qui intéresse les agents, aujourd'hui, c'est ça : c'est de savoir exactement comment vous comptez faire évoluer leur métier, et donc leur charge de travail, leur journée de travail, leurs conditions de travail. Et je crois qu'il est grand temps, à un moment donné, d'avancer à visage découvert sur ces sujets-là. Les cheminots ont le droit de savoir.

M. SOUIN, SUD-Rail

Je rejoins monsieur FERTE. C'est-à-dire que moi, si je prends vos documents, je regarde en page 47 et je la prends en remontant le temps – c'est-à-dire que je passe de la 47, à la 45. Là, c'est la seule fois où l'on voit l'expression libre des agents. L'expression libre des agents, c'est l'impact sur les suppressions de postes. Quand on remonte tout doucement – on peut reprendre la 45, par exemple – : « une réponse claire ». C'est ce que l'on veut. Une réponse claire. Qu'est-ce qu'ils vont devenir ? Et vous, la réponse que vous apportez, c'est « meilleur service au client ». C'est-à-dire que vous pensez productivité, avant de penser l'accompagnement des agents, de penser à eux, un minimum. Quand vous êtes intervenu sur les GU. Le GU : vous rassemblez tout le monde, c'est-à-dire que vous écarterez des UO tout ce qui est management de proximité par la commande. C'est-à-dire que vous écarterez effectivement un maximum de lien entre l'organisation du travail et le travailleur. Donc moi, je reviens là-dessus, effectivement. Vous voulez écarter. Vous voulez voir la productivité, et après, de l'autre côté, la gestion du personnel.

Après, là où vous êtes malins, c'est que vous utilisez les craintes des agents, pour les amener eux-mêmes à réfléchir à comment apporter une productivité, et forcément, à être d'accord avec votre projet. Là où vous êtes malins, c'est que vous vous appuyez sur les craintes des agents, pour qu'ils vous apportent les réponses sur « comment apporter une productivité exacerbée ». Donc, il y a votre vision, effectivement, selon laquelle vous êtes un « bon père de famille », et que vous allez protéger tout le monde

par votre poly compétence, et apporter du travail à tous. Mais votre idée principale, c'est ça : comment faire réfléchir, ou comment obtenir la productivité, et surtout, qu'elle provienne de la base, comme ça, elle sera indiscutable.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Je vais essayer de répondre à l'ensemble des questions, dans l'ordre chronologique.

Sur le sujet des passerelles, je rappelle que l'on a, pour les roulants, une seule commande du personnel, un seul BA train, et un seul responsable RH, par rapport au sujet des trains. Cela veut dire que la répartition des personnels sur les résidences, qui est forcément liée d'un côté à une volonté personnelle de faire évoluer sa zone d'emploi, et de l'autre à la charge de travail et à ce que l'on appelle le calcul des effectifs par résidence ; tout cela est centralisé. Les DUO vont participer, forcément, par rapport à leur charge de travail, en termes de roulant. Mais l'adéquation charge/ressources – c'est-à-dire les effectifs par rapport aux besoins – est réalisée de façon centralisée, au niveau du pôle mutualisé.

Donc, il n'y a pas plus de difficultés qu'aujourd'hui, sur le transfert souhaité d'un agent d'une résidence vers une autre. C'est comme aujourd'hui ; c'est-à-dire qu'à un moment donné, je le fais partir. Quelle est la charge de travail ? Est-ce que je dois le remplacer ? Oui ou non ? Si je dois le remplacer, le mouvement peut-il se faire dans les conditions de remplacement ou d'utilisation de la réserve, etc., pour faciliter la vie des gens, pas de sujets particuliers ?

Forcément, on est attentif à cela. Vous évoquiez tout à l'heure le fait qu'entre TER et Voyages, c'était compliqué. Bien sûr que les choses sont compliquées. Bien sûr que la charge de Voyages est compliquée. Aujourd'hui, bien sûr que l'organisation de Voyages en Ouigo, etc., avec des résidences différentes, perturbe fondamentalement et fortement le système historiquement mis en place. La répartition des charges de travail et le lieu de résidence Ouigo, pour les ASCT, modifient sensiblement les besoins de Voyages sur la zone de Lille.

Sur les contraintes et la polyvalence, par rapport au Conseil régional ; on n'a pas de demande du Conseil régional là-dessus. La demande du Conseil régional, c'est : je veux un contrôleur par train, et je veux de la vente organisée selon les horaires que je valide. Je me mets à la place du Conseil régional : à l'entreprise de s'organiser comme elle le souhaite pour réaliser l'ensemble des demandes qui sont payées, d'ailleurs, par le Conseil régional, dans ce cadre, avec la contrainte que j'évoquais tout à l'heure sur la nécessaire obligation d'avoir un contrôleur par train, sur « c'est quoi, demain, le schéma de distribution ? », « est-ce qu'il va évoluer, ou pas ? ». Et j'aurais pu rajouter, sur le SA 2020 – puisqu'il a été présenté et qu'il commence à se présenter de façon globale –, l'écèlement du plan de transport, qui fait que, comme le disait Raphaël, on essaie de monter les journées des agents en productivité. Donc, leur disponibilité dans une gare ne sera pas au bon moment, au bon endroit, sauf quand on a des situations perturbées. Mais quand on a des situations perturbées, on a déjà des agents qui sont normalement engagés et qui viennent aider les collègues. Ce sont des choses qui se professionnaliseront, et qui continueront. Mais en tout cas – je l'ai dit dans certaines bilatérales, même si je n'ai peut-être pas fait toutes les 4 ou 5 exactement au même format –, je n'ai pas de souci et je n'ai pas de souhait de voir des agents en tenue, dans une gare où il n'y a personne. Ce n'est pas le sujet. Or, quand on est dans une résidence entre 10 et 11 h du matin, le plan de transport, aujourd'hui – demain, ce sera

peut-être un peu différent –, on n'en aura pas besoin, sauf si on est en situation perturbée.

Après, si le plan de transport s'écrête, dans le cadre du SA 2020, et donc que l'on augmente le nombre de trains en milieu de matinée, mes contrôleurs, ils vont être à bord. Ils ne vont pas être en train d'attendre. Donc, ça me permet de monter les journées de façon différente, mais « à bord ». Le lissage de la charge renforce le besoin, d'accord ?

Sur la sécurité, j'ai bien entendu la formation des DU. On a essayé de le faire. Sur la formation des équipes, je n'ai pas de sujet : l'ensemble des personnels sera formé avant. Il n'y a que le management de la sécurité, sur les DU, où je n'ai pas réussi à avoir de session. Sinon, pour le reste, je reste sur une organisation avec un assistant production/sécurité et un assistant sécurité, aujourd'hui. Si tant est que sans faire de mise en place avant l'heure, en tout cas, les réflexions que nous avons permettent de garantir que chaque UO aura les compétences sécurité, par la répartition des personnels existants.

M. ROTOLO, RS CGT

On parlait du lissage, avec le SA 2020. Donc, des journées optimisées. Ça voudrait dire aussi que ça va vous permettre de faire des journées sans coupure, vu qu'il n'y aura plus de temps d'attente. C'est ce que j'ai compris. Donc, vous allez en profiter pour améliorer les conditions de travail des agents.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Le montage des roulements est en cours, et sera évoqué en CSE du 25, et ensuite dans la communication des roulements, que ce soit aux tractionnaires, ou aux ASCT, à partir du 10 mai, si je me souviens bien.

M. ROTOLO, RS CGT

Donc, vous ne répondez pas par l'affirmative ?

M. GRÉBAUX, ERC DET

Ni par la négative.

Établissement mono activité : oui, on est dans un établissement qui est dans une région SNCF, et qui travaille pour le TER. On est TER Hauts-de-France. À un moment donné, notre objectif c'est clairement, et évidemment, d'assurer l'ensemble de nos tâches, pour l'ensemble des transporteurs, quand c'est demandé. Mais la priorité, c'est de satisfaire le client TER, qu'il soit le voyageur final ou le Conseil régional. Donc, ça veut dire que notre organisation, oui, tourne autour du produit TER, très clairement.

Ampli : on en a parlé. Je vous ai donné les résultats en quelques mots. Vous aurez peut-être une présentation en CSE, comme vient de le dire Raphaël – je ne sais pas. J'ai communiqué les résultats Ampli, et il y a une communication qui doit paraître. Elle est sur mon bureau ; il faut que je signe le bon à tirer pour communiquer sur Ampli. Mais je vous redis que les résultats Ampli de l'établissement sont plutôt très bons. Je parle de souvenir, et ce n'est pas que je m'en vante, parce que c'est un travail d'équipe avec l'ensemble des 1 000 personnes de l'établissement. Mais on doit être le 6e établissement en niveau de qualité, sur l'ensemble des TER, en France.

Mme MAHIEUX, CGT

Monsieur GRÉBAUX, en CSSCT, vous nous aviez dit qu'il y aurait une mesure sur les risques psychosociaux, pour les agents impactés par votre projet. Ça ne fait toujours pas partie du dossier, et moi je me demande quand vous comptez nous donner ces résultats.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Nous travaillons sur les risques psychosociaux dans le cadre du document unique, et dans le cadre de l'accompagnement, évidemment. Ce travail est réalisé par le Pôle sécurité, avec Laurent WATTELIER, qui était présent au CSSCT. Nous allons aussi monter une cellule d'accompagnement pour voir, aujourd'hui et demain, comment les choses se passent, et après, comment les gens vivent leur évolution de travail. Je pense particulièrement aux GU, qui sont particulièrement concernés, mais je pense également aux DUO, dont les tâches de travail vont évoluer. Je pense aussi aux personnes qui vont s'occuper de la sécurité, pour trois métiers, et non plus pour deux métiers.

Ce sujet est en travail. Et nous continuons, dans le cadre du document unique, d'analyser l'ensemble des risques psychosociaux et de mettre en place ensuite une cellule d'accompagnement pour que les choses puissent être suivies au plus proche des agents.

Les forums en plein été : oui, cela peut choquer. Moi, ça ne me choque pas. Vous allez dire : il a réponse à tout. C'est vrai que j'ai réponse à tout. Enfin, j'essaie d'avoir réponse à tout, et de m'adapter. En même temps, nous avons quand même fait très attention, très clairement. (D'ailleurs, pour noter ces 147 personnes, et pas les 41... ça s'ajoute ; c'est la première chose). Nous avons fait évidemment très attention de ne pas avoir, dans les forums, des CDD. Ce n'est quand même pas la cible de nos personnels, ou intérimaires. Troisièmement, en plein été, on est dans des journées de travail qui sont un peu allégées, du fait du plan de transport qui est allégé. Du coup, cela nous permet aussi d'avoir des possibilités d'échanges plus importantes, dans une animation et un environnement qui est en général moins dégradé qu'un plan de transport en semaine, en plein de mois de janvier ou de février. Donc, oui, j'entends votre remarque sur le plein été. Comme on dit aussi, souvent : on travaille en plein été, et on a des possibilités d'échanger pendant les journées où le plan de transport est un petit peu allégé, et où les gens ont peut-être un peu plus de disponibilités pour réfléchir. Donc, j'entends. Je vous donne mon contre-argument, mais ce n'est pas pour ça qu'on l'a monté comme ça. C'est parce que le dossier a été lancé au mois de juin, que je voulais faire des bilatérales au mois de septembre, et que je voulais aussi avoir du contenu, pour être tout à fait transparent.

C'est par rapport à ça ?

Mme MAHIEUX, CGT

Non, c'est par rapport à la question que je vous ai posée à l'instant, en fait. Parce qu'en CSSCT, je vous avais posé la même question, et la réponse qui nous a été faite, dans le compte rendu, était qu'une étude RPS allait être réalisée dans les 15 jours suivants la CSSCT. Donc, je suis un petit peu étonnée du changement de position que vous avez aujourd'hui par rapport à ça.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Elle est en formalisation.

Évolution des outils pour GU : c'est POGS, ou Optimum. Si POGS n'avance pas, dans le cadre des établissements et exploitations, des établissements ESVC, ERC – je ne sais pas comment ils s'appellent maintenant –, c'est en tout cas Optimum qui va se développer.

Vous m'avez interpellé sur les locaux et sur le fait que... J'en parlerai à Sébastien Noiret et à Véronique VANDECANDELAERE, qui sont les gens concernés par les locaux. Mais je pense que vous êtes plutôt associés, mais pas de façon officielle. On est d'accord.

Sur le fonctionnement, pour la gestion des agents en production, je voudrais dire qu'il y a deux choses. Il y a le fonctionnement de commande du personnel, où, pour le coup, rien ne change par rapport à aujourd'hui, si ce n'est la distance éventuelle, quand on est agent à Aulnoye et qu'on avait son GU à Aulnoye. Idem pour Boulogne, où là, il y a de la distance ; mais il y aura de la présence un certain nombre de jours par semaine, pour réaliser cette proximité.

Ensuite, je pense que vis-à-vis des agents de train, la proximité du DUO sera plus importante. Il y a quand même un engagement et un changement de métier important pour le DUO, de connaître les métiers, et c'est bien comme ça que l'on monte le sujet, avec l'ensemble des DUO concernés.

Sur « l'escale n'est pas dans la convention » : c'est vrai. L'escale, en tant que telle, n'est pas dans la convention. La convention actuelle se positionne clairement sur l'accompagnement des trains et sur les ouvertures des guichets, mais elle ne se positionne pas sur l'escale. L'escale concerne un certain nombre de métiers d'accueil, de prise en charge de personnes à mobilité réduite, de départs des trains, qui sont des fonctionnements soit de prestation de base, au titre de Gares & Connexions, soit du fonctionnement de sécurité au sein de l'entreprise, pour lequel le Conseil régional n'intervient pas. Il n'est pas dans son champ de responsabilité par rapport au départ des trains. Par contre, il a une option claire de présence de personnel à bord, et en gare, pour la vente.

Il y a eu une intervention, je pense, sur le meilleur service au client, par rapport à la productivité. J'ai noté : conditions de travail, productivité. Je rappelle que ce dossier n'est pas fondamentalement un dossier de productivité. C'est un projet de management. La productivité, quand elle doit être faite, il ne faut pas être organisé de façon différente d'aujourd'hui, pour la réaliser. On le sait. Notre histoire montre l'ensemble des dossiers de productivité et je comprends que ça peut troubler les agents d'avoir chaque année des études de productivité. C'est logique. Et malheureusement, je comprends tout à fait. Notre objectif, c'est de nous adapter. Par contre, ce projet n'a pas de lien direct avec la productivité.

Management de proximité par rapport aux GU : j'en ai parlé. Je pense avoir répondu à une grande majorité des demandes.

Mme BASSEZ, CGT

Je voudrais juste revenir sur l'étude RPS. Donc, finalement, l'étude RPS qui a été demandée en CSSCT a été réalisée, d'après ce que vous nous dites – si j'ai bien compris. Est-ce que nous aurons le rendu avant le 25 ?

M. GRÉBAUX, ERC DET

Je vois ça.

Mme BASSEZ, CGT

Très bien. Il faut que vous voyiez ça... Donc, ce n'est pas sûr. A-t-elle été réalisée ? Parce qu'au début, c'était « non » ; maintenant c'est « oui ». Je croyais que c'était a posteriori... C'est tout, on verra. On verra bien.

M. GRÉBAUX, ERC DET

On a quand même un document unique qui reprend les risques psychosociaux pour l'ensemble des agents. Ensuite, l'analyse de l'évolution des conditions de travail fera l'analyse des risques psychosociaux par rapport à tout cela, et de l'accompagnement qu'on aura de ces personnels qui sont concernés par une évolution de leur emploi.

Mme MAHIEUX, CGT

Est-ce que le document unique reprend les risques psychosociaux des restructurations, par hasard ? Parce que dans le document unique sont repris les risques psychosociaux par métier, pour chaque tâche, mais pas pour toutes les restructurations que vous êtes en train de faire. Et nous, ce que l'on vous demande, c'est bien ça : c'est cette analyse-là des risques psychosociaux des restructurations qui sont engendrés.

M. RABIER, Président

Le document unique, pour être très clair, c'est un document d'évaluation des risques professionnels liés à des situations de travail, pour des acteurs, des salariés, dans une configuration définie suivant leur métier. On parle finalement d'un agent, d'une situation de travail et des processus. On ne fait pas des RPS pour toutes les restructurations, madame Mahieux. Ce n'est pas comme cela que ça se met en place dans l'outil. C'est bien par rapport à des situations de travail.

Après, ce que vous dites, ce n'est pas faux. On le verra cet après-midi. En particulier, c'est pour cela que l'on a un dossier spécifique sur Lille Flandres, et c'est vraiment sous l'angle RPS qu'on le prend en premier lieu, finalement. On sent bien que ce cumul de réorganisations à venir sur le site de Lille Flandres, en particulier pour l'agent d'escale, génère forcément des inquiétudes, etc.

Nous, dirigeants, on ne peut pas ignorer cela. De toute façon, même si on l'ignorait, les agents nous le rappelleraient, et les représentants que vous êtes également. Mais on a bien senti – et en premier lieu la ligne hiérarchique locale – qu'il y avait un sujet et qu'il fallait très rapidement ouvrir un dossier et des débats sur le sujet. Donc, on n'a pas de document unique spécifique « réorganisations ». Vous voyez ce que je veux dire ? Le DU, c'est bien par rapport à des situations de travail.

Mme MAHIEUX, CGT

Mais moi, sur le document unique, je n'ai pas de sujet. Je le connais, je suis formée : je n'ai pas de sujet par rapport à ça. Moi, quand je vous demandais l'étude et l'analyse sur les RPS, c'était bien sur la mise en place de ce projet-là, et de l'impact que ça allait avoir sur les agents.

Le document unique, avec ses tâches et ses métiers, passons. On l'abordera en CSSCT. Le Cosec nous a expliqué qu'effectivement, il serait revu, mais dans sa structure. Pas de souci. Moi, ce que je vous demande, c'est s'il y a eu une analyse RPS sur cette restructuration-là, et qu'elle nous soit fournie, si elle a été réalisée.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Il n'y a pas de modification du travail d'un contrôleur par rapport à cette évolution de structure. Donc, on ne va pas faire l'analyse RPS de l'ensemble des métiers non concernés. Après, on est rattaché à un DUO, on est rattaché à un autre DUO : cela ne change rien à l'exercice du métier.

M. LENFANT, SUD-Rail

Il n'y a peut-être pas de modification du travail – de la méthode de travail –, mais par contre des locaux, du cadre de travail, oui. Donc, par exemple est-ce qu'il y aura une mutualisation des locaux ? Pour qui ? Mutualisation des locaux, pour vos agents, du périmètre de chaque UO.

Pourquoi madame Dubois n'est-elle pas là ?

M. GRÉBAUX, ERC DET

Parce qu'elle est en vacances. Et je pense que c'est une bonne excuse.

Globalement, ça ne fait pas partie du dossier d'avoir des résidences communes. Après, s'il y a des besoins locaux, et s'il y a des possibilités, localement, d'avoir des résidences communes, et si ça répond à un besoin et à une amélioration globale, on instruit le dossier dans ce cadre-là. Mais ça ne doit pas être un dossier qui est subi par les agents. C'est un dossier qui est accompagné par les agents. Je veux dire que personne ne peut dire, à un moment donné : « moi, je suis dans le local à tel endroit, et je ne veux pas en changer ». À un moment donné, il y a des options, et après, on analysera les conséquences que cela peut avoir.

M. LENFANT, SUD-Rail

À l'heure actuelle, il n'y a pas de projet de mutualisation de locaux, alors. Pour l'instant.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Je n'en ai pas spécialement connaissance. Après, il y a peut-être des volontés, dans un certain nombre de résidences, de regarder les possibilités, mais ça ne fait pas partie du dossier, et je n'ai pas demandé à avoir des locaux communs – d'ailleurs, ce serait extrêmement compliqué dans un certain nombre d'endroits.

Par contre, ce qui est certain, c'est qu'à partir du moment où l'on regarde les locaux dans une résidence, il faut se poser des questions, et les bonnes questions. Dans un certain nombre d'endroits, j'ai des DPX et des RET qui sont chacun dans leurs bureaux, et dans d'autres endroits, j'ai des DPX et des RET qui sont l'un à côté de l'autre. Ça existe déjà.

M. LENFANT, SUD-Rail

Oui. Enfin, quand on parle de DPX et de RET, bref. Nous, ce sont des agents d'exécution. C'est-à-dire que moi, j'entends dire ici et là qu'il y a une volonté de mélanger les ASCT avec les agents d'escale dans des locaux, avec les spécificités métier qui affèrent à chaque poste. Il y a pas mal d'agents qui sont réfractaires à cette idée-là, dans le sens où l'on veut garder notre identité métier ; on veut garder nos locaux. Donc, moi, je voulais juste savoir s'il y avait des projets, ou pas. Vous me dites que non. Donc, on m'aurait menti.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Écoutez, moi, je n'ai pas demandé à ce qu'on ait ce genre de réflexion. Après, à chaque fois que cela se présente... On peut quand même laisser l'idée, et les initiatives locales, il me semble. Et si, à un moment donné, localement, il y a des besoins, on le fera.

M. LENFANT, SUD-Rail

Oui, mais l'initiative locale, elle vient d'un DPX, ou de deux, qui veulent bien se faire voir, c'est tout. Il faut arrêter. Ce n'est pas une initiative, ou une volonté des agents, mais juste de DPX qui se sont peut-être dit : « on va faire ça, on va peut-être sauver notre cul dans la réorganisation » (vulgairement, excusez-moi).

Mme DEBAST, RS UNSA

Donc, les travaux qui sont en cours à l'ancien buffet, à Douai, ne sont pas des travaux pour mettre l'escale avec le CT ?

M. GRÉBAUX, ERC DET

Je ne peux pas vous répondre sur ce sujet.

Mme DEBAST, RS UNSA

Non, parce qu'en tant qu'élus, on va rencontrer les agents sur le terrain, et on nous a parlé d'un projet. On nous a dit que la résidence, à Douai, devenait trop petite parce qu'il y aurait une augmentation de personnel dans cette résidence, et que l'escale allait être aussi dans ces bureaux-là, avec les agents de l'ECT. Et ça a été confirmé par le DPX qui était présent à Douai, le jour de mon passage.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Dans ce cas-là, cela peut faire beaucoup plus référence au SA 2020, et à l'arrivée des trains City, Chrono et Proxy. La gare de Douai est une gare City extrêmement importante, avec un nombre de trains et un nombre de dessertes qui va être extrêmement en augmentation. Ça veut dire qu'il y a une réflexion, en gare de Douai, sur la manière d'organiser l'escale COE en gare de Douai, par rapport à ces trains City. Et, dans une réflexion de COE – nous l'avons aussi sur Lille – : comment peut-on avoir des salles d'équipage qui soient proches de l'escale, pour avoir la réactivité nécessaire, quand quelqu'un est en battement ?

Mme DEBAST, RS UNSA

Oui, on est bien d'accord que c'est ce que madame Peggy Dubois avait présenté lors de la dernière bilatérale, en disant qu'elle voulait des espaces communs entre les agents, et que c'était la volonté des agents de l'ECT et de l'escale d'être ensemble, dans des locaux communs. Sauf que ce n'est pas du tout les retours que l'on a sur le terrain. Après, je comprends bien que cela rentre dans votre politique de polyvalence. J'ai les documents de la bilatérale devant les yeux actuellement, sur le planning qui avait été prévu, aussi, sur les mises en place des projets, etc. Mais je ne pense pas que ce soit réellement la réalité du terrain. Comme les collègues de la CGT, de Sud, de FO et de la CFTD ont pu le dire, l'UNSA aussi : bien sûr que l'on remarque l'incompréhension et les peurs des agents. Pas parce qu'un agent d'escale ne veut pas faire du contrôle, mais parce que ce n'est pas son métier et que c'est à l'agent ASCT de le faire, et que lui aussi tient à son métier et tient – tout est lié – à ses

autorisations de départ, à son accueil, à tout ça. En mutualisant les équipes, c'est vraiment l'inquiétude que les agents ont. Ils sont en train de perdre leur identité.

M. GRÉBAUX, ERC DET

D'accord. En tout cas, ce n'est pas parce que l'on est dans des locaux communs que le métier est fait dans n'importe quelles conditions. Je l'ai rappelé tout à l'heure. Par contre, ce que l'on sait, c'est que la proximité d'une salle des équipages, par rapport à un COE, rend la réactivité par rapport à un dysfonctionnement du plan de transport beaucoup plus importante. Cela fait d'ailleurs partie des préconisations d'entreprise sur la mise en place des COE d'avoir des salles des équipages qui soient à proximité de ce COE, pour une meilleure réactivité en cas de situation perturbée. C'est dans ce cadre-là que l'on travaille à Douai. Et c'est pour cela que je n'ai pas la visibilité, parce que quand j'ai lancé le dossier de l'évolution de l'établissement, il n'y avait pas ce sujet de COE City en gare de Douai, parce qu'on n'était pas avancé comme cela. Aujourd'hui, les choses avancent différemment. Il faut se poser la question, dans les gares City par exemple, de la manière dont on peut améliorer les choses.

Ensuite, il y a des endroits où l'on va devoir faire des travaux ; il est normal que l'on se pose la question. Il y a des endroits où l'on aura envie de faire des travaux, et où cela sera compliqué, parce que les mètres carrés, on ne peut pas les bouger aussi facilement ; donc, nous attendrons. Et puis, il y a des endroits où une modification est juste improbable et impossible.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je suis tout à fait d'accord avec vous. Juste, ce que je peux déplorer, c'est qu'il y a des travaux qui sont mis, qu'il y a des questionnements auprès des agents – concernant les agents de Douai –, et qu'en tant que CSST, et élus CSE, on ne soit pas au courant. Si je n'avais pas été sur le terrain, on n'était pas au courant qu'il y avait un projet de réorganisation, et qu'il y avait des travaux. Parce qu'il y a quand même des travaux, donc, il doit y avoir des plans de travaux qui ont été faits. Or on n'a aucun document là-dessus. Je veux bien que ce soit lié au SA 2020, et pas au dossier d'aujourd'hui, mais pour les agents, que ce soit le SA 2020, la réorganisation des UO, ou la fusion des métiers, sincèrement, ils s'en moquent. Pour eux, il y a juste des travaux, et l'on va modifier leurs habitudes de travail.

M. GRÉBAUX, ERC DET

OK. J'en prends note, et je répondrai dans ce sens.

M. LAMBERT, SUD-Rail

On est aujourd'hui en phase d'échanges, et on l'a tous dit, dans 9 jours, on est censé émettre un avis. Comme d'habitude, on émettra un avis, et on essaiera de le motiver. Donc, j'ai besoin de comprendre. On s'est vu plusieurs fois. Moi, je vous écoute, et j'ai la naïveté de vous croire, quand vous me dites quelque chose, monsieur GRÉBAUX, vous le savez. Vous m'avez dit : « homogénéité des effectifs, rassemblement de trois métiers, amélioration des services au niveau des usagers – enfin, de vos clients –, faible productivité, mutualisation des BA ». Donc, ce qu'un usager veut aujourd'hui, c'est être accueilli correctement dans une gare, payer son train pas trop cher, être assis, et arriver à l'heure. Il s'en tape royalement de savoir si le contrôleur, les agents d'escale et les vendeurs vont être ensemble. Vous pouvez me croire. Sérieusement, c'est le cadet de ses soucis.

Puisque vous ne voulez pas nous dire les choses, on discute avec les agents. Et ça laisse place soit à l'interprétation, de votre côté, soit à des choses plus valables, du nôtre. Puis, tout se mélange. Par exemple, les agents d'escale, dont on ne veut pas parler. Heureusement qu'il n'y en a pas aujourd'hui, parce que le devenir des agents d'escale, on n'en parle toujours pas. Donc, je vous relance une dernière fois là-dessus, et je vous relancerai...

Elle doit se sentir bien seule, et bien désemparée, parce que le devenir des agents d'escale, on ne veut pas en discuter, mais il y a un autre sujet qui est prévu à l'ordre du jour. Donc, quand vous nous dites que vous faites ça pour mieux répondre à la satisfaction des usagers, moi, je ne suis vraiment pas convaincu par tout ce que vous nous avez dit. Après, forcément, ça laisse place à d'autres choses. On réfléchit à la raison pour laquelle vous mettez ça en place. Excusez-nous du peu, des projets, aujourd'hui, qui n'ont pas pour but de faire de la productivité, réellement – je le dis – c'est moins 2, c'est RDUO, c'est RDUO [incompréhension – 2:06:28.0]. Mais demain, il y aura des conséquences. Et tout cela, vous n'en parlez pas. Si ce n'est pas vrai, si j'ai tort, dites-nous ce qui va se passer demain. Ce n'est pas vrai qu'aujourd'hui, vous réorganisez tout l'ERC uniquement pour satisfaire le besoin des usagers. En quoi le fait de mettre ensemble des contrôleurs, des vendeurs, et des agents d'escale répondra-t-il aux besoins des usagers ?

Que l'on ne soit pas d'accord sur tout, d'accord. Mais cette instance, elle vaut mieux que ça. Les débats, ils sont super intéressants. Mais à un moment, il faut se dire les choses. Qu'est-ce que vous préparez, derrière ça ? Derrière ça, c'est polyvalence, poly compétence ; ce sont tous ces sujets-là. Dites-le ! Et malgré nos désaccords, les agents le sauront, et pourront se préparer. Et nous, nous pourrions discuter et, pourquoi pas, nous pourrions éventuellement bosser ensemble. Il y a des choses sur lesquelles on ne sera jamais d'accord, et il y a des choses sur lesquelles on pourrait éventuellement l'être. Mais vous cachez tout. Vous y allez morceau par morceau, et vous répétez la même chose depuis des années, comme ça a été dit par Xavier. Souvent, vous nous accusez, à tort, d'agiter le chiffon noir. Mais c'est vous et vos collègues – quand je dis « vous », c'est la Direction – qui l'avez fait aussi. Agiter le spectre de l'arrivée de la concurrence, pour expliquer, pour justifier toutes les réorganisations que vous avez faites aujourd'hui. Et là, même sur un sujet sur lequel il n'y a pas beaucoup de productivité... Enfin, c'est quand même moins 2 postes ; il y a quand même deux agents qui sont supprimés ; mais par rapport à ce qu'on a connu comme projet de réorganisation de l'ERC, c'est vrai que c'est un petit projet. On a connu, malheureusement des projets où il y avait plus de productivité.

On a besoin de comprendre pourquoi vous voulez faire tout ça. Quand vous dites que ça va mieux répondre aux usagers, ce n'est pas vrai. Ce n'est juste pas vrai. Pour répondre aux usagers, il faut revoir toute une politique qui vous dépasse, à la limite. C'est une politique nationale de développement du service ferroviaire qu'il faudrait mettre en place aujourd'hui. Franchement, émettre un avis comme ça... Ça va être comme d'habitude : on va voter contre. Vous vous en foutez que l'on vote contre le projet, et l'on passera au sujet suivant. Ce n'est pas comme ça que je vois le dialogue social. Alors, dites les choses. Je vous l'ai déjà dit en CSSCT, mais je vous le redis une énième fois : dites les choses, pour que les agents puissent se préparer, et pour que l'on puisse voir ce que l'on peut faire pour travailler de la meilleure manière possible.

M. WATTEBLED, CGT

Plusieurs interrogations par rapport à ce qui vient d'être dit. Je déplore quand même, en termes de sécurité, ne pas avoir eu de session avant, pour former les DUO. C'est quand même un peu léger. On met en place des choses, sans avoir des agents formés. C'est un peu gênant, voire très gênant.

Ensuite, sur les passerelles, il reste un seul RH : OK, on a bien entendu. Sauf qu'il y a 4 DUO, et c'est ça qui pose problème. On multiplie par 4 les interfaces, y compris avec les autres activités. Avant, il y avait un seul DUO train, et puis maintenant, on en a 4, qui n'ont pas encore les compétences – ils ne les auront peut-être qu'après le 15 ou le 17 juin.

Ampli : vous dites que 56 % des agents ont répondu. Ça fait 576 agents, à peu près. Par contre, quel est le pourcentage de satisfaction ? C'est cela qu'on a besoin de savoir, ce n'est pas le pourcentage d'agents qui ont participé.

Pour l'été aussi, on a compris. Les fameux accords disant : on ne pose pas de DD, parce que l'été, etc. Mais vous, vous faites des réunions l'été. Donc, on a compris que rien ne s'arrêtait l'été – ce que l'on dit depuis longtemps.

Sur le Conseil régional : c'est vous qui avez dit dans votre discours préambule que c'est selon les demandes du Conseil régional. Donc, soit c'est selon les demandes du Conseil régional, soit ce n'est pas selon les demandes du Conseil régional, mais selon les demandes de la SNCF au Conseil régional. C'est un peu l'idée que le Conseil régional avait, ou qu'il nous avait soufflée dans l'oreille, en nous disant : « oui, il nous propose ceci, il nous propose ça, il nous propose encore ça ». L'histoire d'amplitude des gares, ce n'est pas sorti de la tête de Bertrand – avec tout le mal que je peux en penser. C'est sorti de la tête de la Direction SNCF, le fait de réduire les amplitudes de vente, pour gagner un peu de productivité.

J'ai besoin d'avoir une réponse. On a besoin d'avoir une réponse. Y aura-t-il, ou non, de la polyvalence forcée ou exacerbée, avec votre nouveau projet ? Vous n'avez pas répondu ni oui ni non.

Ensuite, sur l'étude a priori des risques. Certes, les instances ont changé. On en est bien conscient. Par contre, le Code du travail, lui, n'a pas changé. Avant chaque réorganisation, il y a une étude a priori des risques, parce que l'on change d'organisation du travail. Et là, pour le coup, on va changer d'organisation du travail ; on n'est plus sur le même lieu, on n'a plus les mêmes patrons, on a un changement fondamental, d'après ce que l'on lit. Y a-t-il eu, oui ou non, une étude a priori des risques ? C'est un peu ce qui a été demandé en CSSCT ; c'est un peu ce qui est demandé là. On a besoin de savoir si vous avez fait, ou non, une étude a priori des risques, qui est obligatoire avant toute réorganisation.

Pour finir : l'escale. J'ai cru comprendre que c'était la fin de l'escale, d'après vos propos. Dans le dossier, il n'y a pas grand-chose de mis. Est-ce que demain, ce ne sera pas trois métiers, mais deux ? Parce que vous dites que ce n'est pas dans la convention TER, mais vous sous-entendez que demain, il n'y aura plus d'escale en tant que telle. L'escale, ce n'est pas que le départ du train. L'escale, c'est plein d'autres choses. D'ailleurs, le départ du train n'est qu'une partie des attributions d'un agent d'escale, ou d'un chef de service. Ce n'est qu'une des parties de ses attributions. Alors, est-ce que, oui ou non, vous en avez fini avec l'escale, et demain, aura-t-on une polyvalence entre l'escale et la vente ?

M. ROTOLO, RS CGT

L'avantage, quand on est à la CGT, c'est qu'on parle de la même voix, et Xavier a posé exactement la question que je voulais vous poser. Mais je voulais simplement vous rappeler qu'il y a un PV, et je pense que cela va être l'un des PV les plus difficiles à relire tant vous êtes contradictoire dans vos propos.

J'aimerais revenir sur ce que vient de dire Xavier, sur les risques. Vous nous dites qu'il y a une étude. Il n'y a pas d'étude. Il y a une étude. S'il y a une étude, vous la donnez. S'il n'y en a pas, vous le dites. Mais pour le PV, c'est important de le dire.

M. FERTE, RS FO

Je vais revenir sur des choses qui ont déjà été dites. Ça tombe bien, je pense que l'on a entendu les mêmes choses. Je vais revenir sur la question parce qu'on nous présente un projet dans les grandes lignes, avec de belles intentions pour les clients, etc. Mais nous, nous vous demandons de rentrer dans le détail, sur certains sujets. Et comme l'a dit monsieur Lambert, on a l'impression que vous ne voulez pas dire les choses. C'est gênant, parce que ça revient à ce qu'on vous reprochait, c'est-à-dire de vouloir faire de cette instance une chambre d'enregistrement, et point barre.

Moi je vais revenir à ma question, comme tout le monde : qu'avez-vous prévu comme évolution de métiers ? Qu'avez-vous prévu pour aller dans le sens de la poly compétence ? Moi, je sais que sur le terrain, il y a des agents d'escalaire qui ont entendu dire qu'ils allaient être équipés, par exemple, de Cosmo. Ça, ce sont de vraies questions. Il y a bien quelque chose derrière votre projet ; vous avez bien des choses de prévues pour l'évolution des métiers, donc il faut nous les dire.

Après, je vais revenir sur la forme du dialogue, parce que ça me dérange quand même, le fait de ne pas réussir à avoir de réponses. Je pense que ça a fait l'objet d'une DCI, il n'y a pas longtemps. Il y a eu des engagements pris dans une CSSCT, sur la prise en compte des RPS ; un engagement de pris d'un rapport sous 15 jours. Or aujourd'hui, on se rend compte qu'il n'y a rien eu. Cet engagement-là, on ne vous a pas forcé à le prendre. Et j'aimerais bien que quand on prend des engagements les uns avec les autres, on les tienne. Sinon, le dialogue va être compliqué.

M. SOUIN, SUD-Rail

Moi, je voudrais revenir sur la fiche de poste « adjoint service qualité LAF ». Parce qu'en gros, le DUO aura un adjoint, qui sera donc ce poste-là – si j'ai bien compris. Cette personne doit s'occuper du service, donc de l'escalaire. Mais comme on vient de le dire, on ne sait même pas quelles seront les missions de l'escalaire. C'est pas mal, ça : il va prendre un poste dont il ne connaît même pas les missions. Pas mal. La LAF, elle n'est pas rattachée à son UO. La LAF, elle sera – si j'ai bien compris – dépendante du siège. Donc, il y a quatre UO, quatre « adjoints service qualité LAF ». Et ces quatre personnes-là, elles vont devoir organiser la lutte contre la fraude, sans moyens. Donc, elles vont devoir pleurer au siège, et le siège choisira là où il va mettre ses moyens. Ou alors, c'est peut-être pour ça qu'on nous a présenté la VO 394 dans les escales ; VO qui revient sur la présence à quai, le contrôle, l'assermentation – qui revient sur tout ça.

Et ça, dans les escales, du moins dans mon secteur, on y a tous eu le droit ; c'est-à-dire la présence à quai. Moi qui travaille en périurbain, comme vous dites, voire en zone rurale, on nous l'a bien présenté ; qu'il fallait que l'on quitte le guichet, qu'on soit bien présent à quai. Les PMR, il faut oublier. Tout ce qui est distribution, il faut oublier.

Donc, il faut que l'on soit, effectivement, quelque part. Et si l'on nous présente la VO 394, ce n'est pas pour rien. Si on l'a aussi présentée dans de plus grosses escales, ce n'est pas pour rien.

Est-ce que ce vivier LAF, qu'ils n'ont pas, vous allez le chercher là ? Est-ce que l'avenir, plutôt que de ne rien dire, ce n'est peut-être pas de dire simplement : voilà, les escales, c'est fini. On ne sait pas, pour le moment, quelles vont être les missions, eh oui, on présente la VO 394. Pourquoi ? Parce qu'on va les envoyer entiers dans ce métier-là. Est-ce que c'est ça, la réponse ?

M. RABIER, Président

Avant de passer la parole à monsieur GRÉBAUX, quelques points sur un projet dont on a déjà largement parlé, qui s'appelle le SA 2020. Nous avons prévu un CSE extraordinaire le 5 juin – cela fait partie du calendrier que l'on vous a remis le 21 mars dernier – sur l'évolution des métiers escale, en lien avec ce service annuel à construire. Vous avez tous compris, tout à l'heure, qu'en réalité, la polyvalence (ou poly compétence, suivant les termes qui sont utilisés) des roulants avec les sédentaires, n'est pas le réel enjeu premier sur lequel on travaille dans le SA 2020, puisque l'on va mettre plus de trains sur toute la journée. Ce qui veut dire que demain, si on prend l'exemple d'une journée de service d'un contrôleur, il va être davantage à bord, en réalité, contrairement aux craintes qui ont été exprimées – je pense que ça a été dit par mon collègue. Et l'on risque plutôt d'avoir, dans les groupes de travail « roulement », des propositions disant que les journées sont trop riches, trop longues, etc. On risque plutôt ce type de remarque que : « il y a des battements, et vous lui demandez de faire des choses qui ne sont pas de son métier ». Je crains plus ce type de remarque sur une optimisation qui serait, pour vous, démesurée. Et ce sera sans doute la même chose côté conduite, avec effectivement une articulation des journées de service, notamment sur les trains City, qui risque de produire les mêmes remarques.

Sur la manière dont fonctionne, aujourd'hui, la Loi SRU. Là aussi, elle date de 2002. Elle a donné énormément de compétences aux autorités organisatrices (les régions) sur la définition de l'offre. Ce sont eux, au fond, qui décident du plan de transport, et c'est vraiment l'exercice qui est en cours chez nous, avec ce SA 2020 et sa partie TGV/TERGV. D'ailleurs, quand on regarde sur les 18 dernières années, ça a quand même permis une augmentation significative des TER en France, et notre région en a largement bénéficié. C'est plutôt une chance pour le service public. En tout cas, on s'en réjouit.

Donc, en réalité, ils définissent l'offre, ils définissent les services associés à l'offre – cela a été largement évoqué tout à l'heure –, en termes de guichet, ou non, en termes d'amplitude, et en termes d'accompagnement dans les trains. Pour le reste (les acteurs de l'infrastructure, par exemple, les acteurs des escales), c'est le sillonn qui est payé par les AO, également, qui fait que l'on paye les acteurs de l'infrastructure ; que ce soient ceux qui entretiennent l'infrastructure de SNCF Réseau, ou les agents dans les OIC. C'est ce qu'on appelle le « toucher de gare » qui paie le gestionnaire de gare, représenté par Gares & Connexions, chez nous. C'est comme cela que cela fonctionne aujourd'hui. Je ne dis pas que c'est bien, ou que ce n'est pas bien ; simplement, je décris le processus. Ensuite, quand des règles évoluent (quand on dit « les processus départ », quand on dit « la loi réforme ferroviaire s'applique »), elles s'appliquent à toutes les autorités organisatrices, chez nous comme ailleurs. Et toutes les autorités organisatrices réclament à Gares & Connexions une baisse des « toucher de gare »,

comme elles réclament une stabilisation des sillons SNCF Réseau. Ce sont toujours les mêmes revendications de ceux qui, à la fin, paient le service public, qui est payé au trois quarts par les impôts des citoyens des régions. Voilà comment cela marche aujourd'hui.

Donc, ils ont leur mot à dire, et c'est tant mieux. Et il y a des singularités sur notre région, sur l'équipement en personnel des trains, et sur ce que le vont comme présence dans les gares, notamment pour la partie vente. Sur d'autres sujets, cela ne marche pas comme ça ; ce sont plutôt d'autres considérations qui voient le jour. Si Gares & Connexions est amené à revoir sa politique – cela fait partie d'un dossier qu'on évoquera cette après-midi –, c'est aussi parce qu'il y a une demande forte de l'association des régions de France, etc., de faire baisser les « touchers de gare », c'est-à-dire, à un moment donné, les services offerts en gare, et notamment l'accueil général, si l'on parle de cela.

Mme BASSEZ, CGT

Excusez-moi. Si je peux juste intervenir sur ce que vous venez de dire, par rapport à la poly compétence. Aujourd'hui, vous n'êtes pas sans savoir qu'on a de gros soucis au niveau des commandes des ASCT, sur la région Nord-Pas-de-Calais. Monsieur GRÉBAUX, vous pouvez en témoigner ; je pense qu'on s'est déjà rencontré en DCI sur le sujet il n'y a pas très longtemps, dans une des DCI sur le sujet.

Malgré ces problèmes de couverture, on a carrément des journées (des lignes de roulement) qui ne sont pas couvertes en nombre. On a quand même des journées d'accueil filtrage, où les ASCT participent. Comment est-ce possible ? C'est facile. C'est-à-dire que vous nous parlez des roulements. Je fais partie de l'ancienne mouture du CHSCT. J'ai beaucoup travaillé sur l'amélioration des roulements, sur les conditions de travail, sur les enchaînements de trains, la pénibilité des tournées, et aujourd'hui, je suis quand même assez fâchée – c'est le cas de le dire, parce que cela fait des mois que ça dure – de constater que le roulement, aujourd'hui, plus personne n'en a rien à faire, à part les agents, qui aimeraient bien qu'ils soient respectés.

Aujourd'hui, on va de contrairement en contrairement. Il n'y a pratiquement plus un agent au roulement qui fait ses tournées normales. Donc, votre argument des roulements qui soient optimisés... Ils sont déjà pas mal optimisés, effectivement. Sauf qu'aujourd'hui, on n'en tient plus compte. On se demande même, d'ailleurs, si on n'a pas juste la volonté de les supprimer. C'est en tout cas ce que les agents ressentent, monsieur GRÉBAUX, sur le terrain. Et vous le savez ; on en a déjà bien parlé.

Donc pour moi, cet argument-là, pour la poly compétence, il ne tient pas du tout, à moins que soient respectés les roulements – ce qui n'est plus le cas depuis un moment chez les ASCT du Nord Pas-de-Calais.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Pour rebondir tout de suite : l'objectif n'est pas de supprimer les roulements. Très clairement, on a un travail profond avec la CPST. Vous allez dire que cela fait x fois que vous revenez sur le sujet. Il faut savoir que ce matin, à nouveau, on est en difficulté majeure avec le nombre de malades qui sont dans l'établissement, côté ASCT. On est monté à 36 malades – chose que l'on ne voit jamais, même l'hiver. Ça veut donc dire que l'on est en vraie difficulté, même en ayant rajouté des effectifs aujourd'hui. Donc, il faut restabiliser la situation, et l'objectif c'est effectivement d'avoir des roulements qui soient couverts, ligne par ligne, et tenus. Parce que sinon, je suis en train de faire emballer ma commande du personnel, puisqu'elle ne commande plus uniquement les

agents de réserves ; elle commande tout le monde. C'est comme si on passait d'une commande qui doit commander 100 agents de réserve, et pour finir elle commande 300 personnes, puisque tout le monde intègre un petit peu la réserve de façon sauvage. L'objectif, c'est de rentrer dans une situation beaucoup plus nominale, en termes de roulement, pour permettre une amélioration du climat social, qui ferait certainement baisser mon absentéisme. On est au clair là-dessus.

Mme BASSEZ, CGT

Tout à fait, oui. Il me semble que d'ailleurs, l'absentéisme est un réel indicateur du climat social.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Oui. J'ai demandé ce matin : sur les 36 personnes qui sont malades, que se passe-t-il ?

Mme BASSEZ, CGT

On peut aussi regarder notamment du côté des troubles musculo-squelettiques. Je prends pour exemple la résidence d'Aulnoye, qui est la plus impactée en ce moment par les arrêts maladie. On a une augmentation des TMS. Voilà, je le dis. Parce qu'on a une augmentation de la productivité.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Sur les sujets qui ont été évoqués auparavant. Je rebondis sur ce que disait monsieur Lambert : « les clients s'en foutent de votre organisation » ; il a raison. Il a raison. Ce n'est pas son sujet, de savoir quelle est l'organisation de notre établissement par rapport aux services. Son sujet, vous avez là aussi raison, c'est d'avoir des trains à l'heure, pas cher, et les trois A qui vont bien. Et là aussi, effectivement, le projet doit se baser sur un service qui nous permette d'assurer les trois A souhaités par le Conseil régional, les clients et les usagers – et c'est bien tout le sujet du SA 2020. Notre volonté, en termes d'évolution des UO des établissements, c'est le management des hommes et des femmes qui concourent aux services aux clients, et donc de les faire manager par une seule et même personne, pour avoir un service et une relation client qui soient fluides, sur l'ensemble des territoires. Vous avez raison : le Conseil régional, ou les clients se foutent pas mal de mon organisation ; ce n'est pas le sujet.

Je rebondis, ensuite, sur « c'est la fin de l'escale », et « l'escale n'est pas dite dans la convention au Conseil régional ». Ça a été rappelé, il y a un CSE particulier le 5 juin, sur la manière dont on souhaite organiser l'escale demain, par rapport au SA 2020. Les choses vont être présentées là. C'est compliqué, mais à aucun moment je n'annonce la fin de l'escale, aujourd'hui. Je n'annonce pas la fin de l'escale. Très clairement. Une évolution claire de l'escale : oui. On en parlera cet après-midi, dans le cadre de Lille, qui est un cas particulier, mais dans un certain nombre d'autres gares, il y a des escales qui auront un sérieux travail à réaliser dans le cadre du SA 2020. Le tout, c'est de positionner ce que l'on entend par « escale », aujourd'hui, par rapport au positionnement de Gares & Connexions. Ce sujet sera traité le 5 juin 2019, dans le cadre du CSE.

Sur les passerelles : OK, j'entends les remarques. Je peux vous assurer que les choses seront claires. J'aurais quand même une réflexion aujourd'hui, sur le fonctionnement ; aujourd'hui, cela fonctionne très bien entre les UO escale et vente. Ce sujet de passage d'un agent d'escale qui est dans une UO, ou d'un agent vendeur qui est dans une UO et qui veut aller dans une autre UO, cela ne pose aucun problème.

L'expérience montre que les DUO se parlent. Le RH fait son job, et globalement, l'ensemble des possibilités, quand il y a quelqu'un qui veut être muté, ou qui veut évoluer dans sa vie professionnelle, est pris en compte. D'ailleurs, c'est quelque chose qui est important pour l'établissement, de respecter les souhaits des uns et des autres.

Je ferai attention ; j'entends votre remarque. Mais aujourd'hui, sauf à dire qu'un DUO dise « je ne veux pas qu'untel ASCT puisse évoluer », alors qu'il en fait la demande – et dans ce cas-là, je serai interpellé, ou Jeanine Van Tran sera interpellée par rapport à ce sujet. Sinon, je ne vois pas pourquoi, ça serait moins fluide demain qu'aujourd'hui.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je reviens quand même sur le sujet « projet d'évolution de la structure de l'ERC Nord Pas-de-Calais », qui normalement, ne devrait aborder que le problème de la structure. Mais on sent bien que l'ensemble des cheminots et l'ensemble des élus ici présents sont inquiets des conséquences, qui sont complètement absentes de ce dossier. Il n'y a aucune conséquence qui est prise en compte, aucun risque, aucune perception des risques et des craintes des cheminots par rapport à cette restructuration. Avant d'aborder la poly compétence et la polyvalence, éventuellement dans un prochain CSE sur les agents d'exécution, je reviens quand même sur la demande de la répartition par site des effectifs, puisque le cadre d'organisation de l'ERC projeté au 1er mai, est assez disparate en termes d'équivalence d'effectif, et par encadrement de proximité.

Notre grande inquiétude, c'est quand même l'évolution, avant les agents d'exécution, de la polyvalence et de la poly compétence des agents d'encadrement de proximité. Donc, on voudrait avoir le détail du nombre de RET et de DPX qui sont attribués sur chaque site, par chaque grand site, et par le nombre d'agents concernés.

Mme CORBIN, CGT

Je voulais juste répondre à Marc, pour lui dire que non, je ne me sens pas isolée. D'ailleurs la journée d'hier a prouvé que je n'étais pas seule. Et je vous invite à faire une étude sur les risques psychosociaux, puisque vous avez dit que vous avez bien pris la pleine mesure du mal-être des agents de la gare des Flandres. J'espère donc que vous allez me dire qu'il y a une étude en cours.

Par ailleurs, j'apprends que le 5 juin, il y a un CSE « spécial escale ». Est-ce que l'on va apprendre quelque chose cet après-midi, ou pas ?

Mme CORBIN, CGT

C'est-à-dire que je vous ai préparé une belle déclaration pour tout à l'heure, mais... Est-ce que l'on aura des informations, ou pas ? Voilà, c'est tout. Il y a un engagement qui avait été pris par le Directeur, mais ça, je vous le dirai encore tout à l'heure. C'est sur le sujet de réorganisation de l'établissement, mais là, la moutarde commence vraiment à me monter au nez, parce qu'on ne parle que de l'escale, et ce n'est pas le sujet de maintenant. Donc là, je commence à perdre mes moyens, parce que moi aussi, je suis en risques psychosociaux.

M. WATTEBLED, CGT

On a beaucoup de questions. En termes d'effectifs, en novembre 2018, il y avait 1 029 votants – parce qu'on est passé par la case élections – à l'ERC. Il y en avait 1 029, en effectif. Et l'on se retrouve en mai 2019 à 969. Ce qui fait moins 60, en 5 mois. Où sont-ils passés ces 60 ?

M. RABIER, Président

Les votants et les postes du cadre d'organisation, ce sont deux choses différentes. Là, on parle de postes. On ne parle pas de personnes, en réalité ; on parle de besoins. En général, il y a une personne sur un besoin, mais vous avez dans les votants notamment tout un tas de personnels qui ne sont pas sur des postes du cadre d'organisation. Je pense aux alternants, aux gens qui sont détachés en filiale... Il y a forcément plus de votants que d'agents présents réellement sur des postes du CO. C'est normal, j'ai envie de vous dire. Ce n'est pas le même mode de calcul. Ce n'est pas le même périmètre, tout simplement. Là, on prend les personnes qui votent, alors que là, on vous parle du cadre d'organisation.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Une petite réponse à ce qui a été dit par monsieur GRÉBAUX, qui va rejoindre un peu ce qui a été dit par Christelle. On parle beaucoup des agents d'escale, alors qu'il y a un point cet après-midi, parce que ce sont quand même les grands absents du dossier, mais je voudrais rappeler aussi pourquoi on en parle beaucoup.

Parce que là, vous bottez en touche sur le CSE du 5, d'accord ? Il y a quand même eu des DPX qui, partout, ont annoncé la fin des autorisations de départ, en début d'année. Partout. On allait dans les chantiers, on se faisait alpaguer par les agents, bousculer verbalement par les agents, parce qu'on était en incapacité de leur donner des informations sur le sujet. Le message qui a été donné par la ligne managériale, je ne le mets pas en cause. C'est compliqué de ne pas dire les choses à son équipe, quand on les connaît. Donc, ce n'est pas nous qui avons mis le feu, quelque part. Et voilà pourquoi on essaie d'avoir des réponses – peut-être pas sur le sujet qu'il faut, encore que sur le premier sujet, les agents d'escale en font grandement partie. Mais ce n'est pas moi qui ai été dire sur le terrain qu'en fin d'année, c'était terminé, c'était « rideau », les autorisations de départ. Les questions qui viennent tout de suite, c'est : « qu'est-ce qu'on devient demain ? » C'est pour cela qu'on essaie d'avoir les infos. Moi, je veux bien les respecter, les instances. Je veux bien dire aux collègues qu'il faut attendre le 5 juin, pour que l'on ait des réponses, mais je pense qu'à la DCI, le préavis de grève qui a été fait sur Lille, les interpellations que j'ai à Valenciennes, que votre ligne managériale a quand ils se présentent à Valenciennes – parce qu'ils ne sont pas tendres non plus avec la ligne managériale, quand ils vont voir les collègues de l'escale. Je sais que sur Douai, c'est exactement pareil. Enfin, ce n'est pas nous qui avons mis le feu. Aujourd'hui, on leur dit : il faudra des autorisations de départ, et on ne leur dit plus rien derrière. Et là, j'essaie de pousser dans ses retranchements monsieur GRÉBAUX, en lui disant : « votre projet, dites-nous les choses ». Parce que tout est imbriqué ; il n'y a pas les agents d'escale d'un côté, les contrôleurs de l'autre, les vendeurs... Non, c'est un seul projet. Et tout cela, c'est SA 2020. Il y a quelque chose dans ce dossier, que vous ne voulez pas nous dire. Voilà. Il y a quelque chose dedans, et il y a quelqu'un qui va manger. Si ce ne sont pas les contrôleurs, si ce ne sont pas vendeurs, ce sont les agents d'escale. Vous avez dit vous-même qu'il fallait que vous fassiez mieux, en payant moins cher. Comment paie-t-on moins cher, aujourd'hui, à part en réduisant la masse salariale ? Et aujourd'hui, qui est le parent pauvre de tout cela ? Ce sont les agents d'escale. Et le mal-être, on ne l'invente pas. Ils l'ont montré hier sur Lille. Tout ça, on ne l'invente pas. Alors si on vous pousse dans vos retranchements, et qu'on parle beaucoup des agents d'escale, aujourd'hui, parce que ce sont les oublier de ce projet, c'est parce qu'aussi, le feu a été mis sur le terrain. Et personne n'est en capacité de leur dire, aujourd'hui, ce qu'ils feront demain. Mais

ça, ce ne sont pas les organisations syndicales. J'aurais préféré avoir les infos, et pouvoir en débattre correctement avec eux.

Sur le fait que les usagers s'en foutent de votre réorganisation, je ne disais pas ça juste pour ça. C'est que, en fait, c'est un pansement. À la limite, vous auriez raison sur le fait qu'en mettant ensemble les trois métiers, on va pouvoir être mieux, notamment en situation perturbée, pour répondre aux attentes des usagers. Mais c'est un pansement sur une jambe de bois. En quoi, ça, ça fera que les trains seront plus à l'heure, qu'il y aura une capacité, dans le train, suffisante pour accueillir tous les usagers ? Enfin, voilà : ce sont les vraies problématiques. Et si vous nous présentez et que vous nous informez, s'il y a une phase d'échanges et qu'il y a un vote, c'est que c'est quand même un projet important. Encore une fois, ce n'est pas de la mauvaise volonté. Mais je ne comprends pas le but de ce projet. Je ne le comprends pas. Et si c'était un simple projet, vous l'auriez passé en information, et pas en information, phase d'échanges, et consultation. Ce n'est pas de la mauvaise volonté, mais franchement, je ne comprends pas le but de ce projet. Je ne le comprends pas. Sauf si, d'ici quelques mois, il se passe des choses. Et c'est là que l'on parle beaucoup des agents d'escale, puisqu'il semblerait que les contrôleurs soient sauvés, et que les vendeurs soient sauvés – sauvé jusqu'à combien de temps, je n'en sais rien. Mais en tout cas, dans la convention, ils seraient sauvés.

M. RABIER, Président

Il y avait une dernière question avant la pause déjeuner. Monsieur WATTEBLED, non ?

M. WATTEBLED, CGT

Une dernière question, pas avant la pause déjeuner ; avant les réponses de monsieur GRÉBAUX. On ne partira pas déjeuner avant les réponses.

Un point sur la CPST : vous dites qu'il n'y a rien qui change. Or il y a un truc fondamental qui change : ils sont transférés au COP. C'est l'un des 9 dossiers que l'on a depuis un mois. Ça commence à s'accumuler, les dossiers. Et dans ce dossier, on a la CPST : la restructuration consiste à envoyer l'opérationnel au COP. Donc, tout change, dans ce projet.

Et puis j'attends les réponses, par ce qu'effectivement, le SA 2020 va conditionner le « cadre d'organisation », ou l'organisation, purement et simplement, de l'ERC, et de plein d'autres activités. Soyez au moins clair sur les choses : comment allez-vous imbriquer les métiers avec le SA 2020 ? Le SA 2020, ce n'est pas juste un horaire de départ, et un horaire d'arrivée. C'est un ensemble : qui fait quoi, pour faire circuler un train d'un point A vers un point B ? Et si vous êtes un peu plus clair dans vos explications, on pourra au moins débattre sur le fond, et non pas essayer de vous tirer les vers du nez.

M. RABIER, Président

Il ne faut pas que l'on se méprenne. On n'est pas là en train d'essayer de cacher des choses, comme un certain nombre l'insinuent, notamment sur le sujet escale. Le SA 2020, on ne va pas se le cacher, il va générer des modifications non négligeables sur la manière de produire les TER sur notre territoire, et principalement sur le Nord-Pas-de-Calais, par ce que c'est quand même là qu'est l'enjeu majeur, comme on l'a développé le 21 mars dernier.

Le SA 2020, il est travaillé depuis plusieurs années, avec les services techniques de la région. C'est cette idée d'un autre service, avec la philosophie d'avoir plus de monde

dans les trains, demain, et plus de trains, aussi, dans les périodes de milieu de journée. Concomitamment, oui, il y a le sujet qu'on a juste après la pause déjeuner, sur les autorisations de départ, qui est sorti de la part de l'EPSF il y a quelque temps, et qui doit se mettre en place pour la fin de l'année. C'est donc normal que ce sujet génère des inquiétudes..., qu'il impacte des processus d'exécution du service train, en lien avec tous les métiers, parce que cela fait 40 ans que l'on faisait d'une manière, et que l'on est en train de nous expliquer qu'à partir de la fin de l'année, on fera autrement.

Mais, à l'origine de l'opération qui est développée là, et qui date maintenant de pas loin d'une année (en tout cas d'une dizaine de mois), on n'avait pas tout ça. C'est une opération managériale. La question, je me la suis posée : est-ce qu'on le passe en information, ou en consultation, monsieur Lambert ? Vous avez raison. Et nous nous sommes dit, avec Pascal GRÉBAUX : quand même, on touche à la structure. Ce n'est quand même pas neutre de faire des UO multi métiers. Il n'y a pas que l'impact du nombre d'emplois touchés qui doit nous interroger si c'est une consultation ou pas. C'est quand même une manière de produire le service, demain, avec une unité multi métier, qui pour nous n'est pas neutre, qui peut interroger. Et je trouvais que cela faisait sens qu'il y ait une consultation avec un avis. Ce n'est pas parce qu'il n'y a que deux emplois en jeu, dans ce dossier-là, qu'on ne doit pas consulter. Pour nous, la consultation, ce n'est pas qu'une question d'emplois impactés. Vous voyez ce que je veux dire ? Donc, nous, on est en train de dire : demain, notre manière de fonctionner, elle est plutôt multi métier sur le service. Et je vous le dis : c'est la trajectoire future des organisations TER que nous demande la Direction générale TER avec les futures directions de ligne. Ce sont vraiment des unités multi métiers.

Donc, ce n'est pas neutre. On pense que ça vaut le coup qu'il y ait une expression des élus par un vote. Cela nous paraît intéressant que vous vous exprimiez, comme dans la phase débats.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je vous interromps, j'en suis désolé. Mais là, vous tournez mes propos. Je n'ai pas reproché le triptyque ; je n'ai vraiment pas reproché ça. Ce que je dis, c'est qu'il y a un enjeu. Je ne peux pas être plus clair : il y a moins deux, aujourd'hui, dans ce qui est proposé. Donc, vous ne nous consultez pas sur la productivité. Je n'ai jamais dit ça. Je n'ai jamais dit ça. Par contre, il y a des enjeux. Et ce que je vous reproche... Je n'insinue pas, je vous le dis. Ce n'est pas une insinuation que je suis en train de faire. Oui, au jour d'aujourd'hui, vous nous cachez des choses. Oui. Parce que ce projet-là, il va entraîner certaines choses. C'est ça que je vous dis. Et je justifiais ça en vous disant que si c'était un projet aussi « simple », tel qu'il est présenté depuis des mois – et là, monsieur GRÉBAUX garde une certaine constance dans sa présentation du projet –, cela n'aurait pas été une information, une phase d'échange, et une consultation. Je n'ai jamais reproché le triptyque. Par contre, je ne l'insinue pas : je le dis. Et je peux le dire au nom de mon organisation syndicale : oui, aujourd'hui, il va y avoir des conséquences sur ce projet-là. Tout est imbriqué, on le sait très bien. Et oui, aujourd'hui, vous nous cachez des choses, et je vous le dirai malheureusement d'ici quelques mois. Après, je m'arrêterai, parce que vous vouliez terminer. Après, si c'est comme ça qu'on voit le dialogue social, moi, dont acte. Dans 6 mois, je reviendrai, puis je vous dirai : oui, vous m'avez dit que c'était simple, qu'il n'y avait aucun sujet, aucun problème. Et on va voir, dans les mois qui viennent, toutes les conséquences. Moi, permettez-moi de vous le dire, je pense que vous vous grandiriez à dire les choses tout de suite. Et après, les organisations syndicales, avec les agents, elles feraient ce

qu'elles ont à faire. Et quand je dis ça, ce n'est pas forcément « empêcher ». Dites les choses. Et aujourd'hui, je n'insinue pas – je me répète – : je le dis. Oui, vous nous cachez des choses. Désolé de vous avoir interrompu, mais cela me semblait important, parce que soit vous n'aviez pas compris, soit vous déformiez un peu mes propos.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Le débat est très intéressant, mais... « On vous cache des choses ». Je disais que l'on a besoin de vendeurs et d'ASCT, et que si le projet était de dire « demain, on passe en ANS, et les contrôleurs et les vendeurs vont tous faire le même métier, sur le même Titre, pour qu'on puisse être fluide et faire la productivité maximum », je vous le dirais. Ce n'est pas le cas, aujourd'hui. Bien sûr que j'ajoute « aujourd'hui » ; je n'en sais rien, moi, dans cinq ans. Mais ça n'est pas le cas aujourd'hui. Je puis vous assurer que ce que je demande à mes DUO et à mes RET – et je n'ai pas de commande autre, aujourd'hui, sur ce sujet –, c'est que les vendeurs fassent leur job plutôt, pour l'instant, en vente et en poly compétence, puisqu'ils sont déjà dans un rôle de l'escale, pour un certain nombre de petites gares, et que l'ASCT fasse son job totalement au contact du client, qu'il soit à bord des trains, très visible, et en train de faire le service. Voilà ce que j'attends. On n'est pas en train de cacher le fait que dans un an, je vais dire : « en fait, tout ça, c'était pour que demain, le vendeur puisse faire un accompagnement de train, ou que l'agent de train puisse faire de la vente ». Si c'était le cas, je vous le dirais. Si c'était le cas, je vous le dirais. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

Peut-être que vous avez vous-même ce projet dans la tête ; au sens « ils l'ont, et puis du coup, je le dis ». Mais je puis vous l'assurer, puisque je suis quand même interpellé frontalement et durement. J'entends, mais je ne vais pas vous dire : « oui, j'ai le projet que demain, les ASCT fassent du guichet dans toutes les gares de la région ». C'est non : je n'ai pas ce projet-là. C'est peut-être le cas dans d'autres régions. Mais dans d'autres régions, les besoins de service sont exprimés de façon totalement différente. Aujourd'hui, les besoins de service exprimés par le Conseil régional sont totalement différents, ici, en Nord-Pas-de-Calais, que dans d'autres régions – et pas un petit peu. Demain, un SA 2020, avec plus de trains, avec moins de pointes et de creux, avec un contrôleur à bord, et un schéma de distribution – sauf à dire que le schéma de distribution, d'un seul coup, il se mette à réduire de 50 %... Aujourd'hui, je suis incapable de vous dire ça, et ce n'est pas le sentiment que je peux avoir. Là, je vous donne plutôt du sentiment que de la réalité, parce que je ne suis pas le Conseil régional ; ce n'est pas moi qui signe la convention. Mais aujourd'hui, je n'ai pas de projet de polyvalence ou de poly compétence, outre le fait de participer à des accueils filtrage. Monsieur me demandait tout à l'heure : « est-ce que l'on va avoir Cosmo dans les escales ? » C'est tout à fait possible, si on participe à l'accueil filtrage, c'est quelque chose qui peut s'envisager – et c'est le cas dans un certain nombre d'autres escales, en France, aujourd'hui, en particulier Voyages. Mais je n'ai pas de changement fondamental de métier, aujourd'hui, au vu de ce que je peux voir sur la convention qui est en train de se préparer.

Alors, vous pouvez m'interpeller en disant : « dites le fond des choses ». Je le dis. Je le dis, et il faut peut-être admettre que nous ne sommes pas forcément diaboliques.

M.ROTOLO, RS CGT

Monsieur MARTEL a dit la même chose.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Je ne sais pas, je n'étais pas là. Mais, merde... Excusez-moi, je m'énerve. On n'est pas forcément diaboliques. Je vous donne les choses telles que je les pense, sur un plan de transport, avec des évolutions de métier, mais qui sont quand même plutôt stables, par rapport à ce que l'on connaît aujourd'hui.

M. WATTEBLED, CGT

Monsieur GRÉBAUX, on ne dit pas que vous êtes diabolique ; on dit juste que l'on n'est pas dans le même camp. Vous êtes dans le camp de « fracasser l'entreprise ». Nous on est dans le camp de « la défendre ». Dans vos propos, vous dites qu'il n'y a pas de changement fondamental de métier entre les ASCT et les vendeurs. On ne va pas mettre un ASCT derrière le vendeur... Mais encore une fois, où mettez-vous l'escale ? Vous avez abandonné l'escale ? C'est officiel, ou ce n'est pas officiel ?

Et puis juste – je mets ça dans le milieu, quand même –, en trois semaines, on a eu 9 dossiers de restructuration à gérer. En trois semaines, 9 dossiers, monsieur RABIER. Et ce n'est pas fini, parce que vous annoncez encore une salve de CSE. Il va falloir que ça cesse un petit peu. 9 dossiers en trois semaines. Et ce ne sont pas des petits dossiers.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Moi, je reviens encore à la charge. Pas d'évolution sur la partie exécution des métiers contrôle et vente ; mais qu'en est-il des DPX et des RET ?

M. GRÉBAUX, ERC DET

Aujourd'hui, les DPX et les RET sont organisés par métier. Je l'ai dit dans un chat que j'ai organisé avec l'ensemble de mes DPX – un chat avec 60 personnes, c'est du domaine public. Il y a des DPX qui m'ont déjà demandé : est-ce que l'on pourrait envisager, à un moment donné, de travailler un peu plus ensemble en termes de DPX ? J'ai dit : ça ne fait pas partie du dossier. Je suis clair là-dessus. Mais s'il y a des expérimentations à mener à un moment donné, on les mènera, si l'on estime que c'est bien pour le service et le métier.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

C'est pour cela qu'on aimerait bien avoir la répartition des effectifs par site. Parce que quand on regarde le cadre d'organisation au 1er mai, il y a des questions qui se posent.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Je vous le donnerai. Je suis désolé qu'il ne soit pas dedans ; j'ai vérifié. Mais à un moment donné, les équipes, qu'elles soient DPX, vente, escale, ou RET train, sont simplement accrochées au bon DUO, par rapport à leur lieu géographique. Je n'ai aucune évolution de structure, sauf l'évolution du RET multirésidence – et ça, je m'en étais exprimé en CSSCT – qui évolue par rapport à une répartition des effectifs différente. Sinon, je vous l'ai dit tout à l'heure : quand je suis DPX vente, que je suis DPX escale ou DPX train, je suis sur un lieu géographique et je suis rattaché exactement comme je suis, à l'UO et au DUO qui va me prendre en management. Voilà, je n'ai pas de transformation. Je ne crée pas, au 1er mai, d'équipe mixte avec un DPX mixte. Ce n'est pas dans le projet. Après, si vous me dites : « qu'est-ce que vous allez faire demain ? » Demain, les choses peuvent évoluer, parce que j'ai des demandes. J'ai peut-être des toutes petites résidences : comme je traite tout ça ? Mais aujourd'hui, ce n'est pas dans le projet. Et ce n'est pas une volonté en soi. Quand j'ai

des équipes de 25 ASCT, je ne vais pas faire une équipe mixte, et rajouter 15 vendeurs à côté des 25 ASCT. Ce n'est pas possible. Ce n'est juste pas possible.

Mme BASSEZ, CGT

Par rapport à la polyvalence, j'entends que vous ne créez pas d'équipe mixte aujourd'hui. J'entends aussi qu'on ne parle plus du tout de l'escale. Je me rappelle de certains propos que vous aviez tenus en DP, il y a un an et demi ou deux ans, concernant la chute du nombre de guichets, et le fait qu'il fallait apprendre à se passer des guichets pour les usagers – enfin, les « clients », pour vous. Vous aviez déclaré à plusieurs reprises, dans une discussion un peu tendue : « il faut dresser les clients ». Oui, vous l'avez dit. Je peux même vous dire que j'ai compté : vous l'avez dit 5 fois. Je ne sais pas, après ; j'étais partie fumer une cigarette, parce que j'étais passablement énervée.

Donc, aujourd'hui, vous ne créez pas d'équipe mixte. Il y a un an et demi – deux ans, il fallait apprendre aux voyageurs – on va dire « aux voyageurs », on va rester sur un terme consensuel – à se passer des guichets. Aujourd'hui, il semblerait que non, finalement, on ne se passera pas tant que ça des guichets, mais l'on va plutôt se passer de l'escale.

Aujourd'hui, vous nous dites : « je ne crée pas d'équipe mixte ». Mais vous rendez-vous compte que par la réorganisation que vous êtes en train de mettre en place – puisque vous nous dites que consciemment, vous ne le faites pas pour installer la polyvalence – vous êtes en train de mettre tous les ingrédients qu'il faut, et toute l'organisation pour que cela se mette en place de toute façon ? Peut-être quand vous serez parti ; vous ne serez peut-être plus là, je ne sais pas. Mais en tout cas, vous êtes en train d'installer les conditions idéales pour la mise en place de la poly compétence.

On n'a pas beaucoup parlé non plus de l'arrivée de la concurrence, et du découpage géographique par territoire, par ligne et par axe. Merci.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Par rapport aux ventes. Ce qui est certain, c'est qu'il y a une volonté claire, côté entreprise et côté AO, de digitaliser les ventes. À un moment donné, cela interroge sur le rôle des gares dans tout cela. Après – je suis désolé, mais je le redis –, c'est au Conseil régional, sur des préconisations, de dire : « voilà ce que je veux comme schéma de distribution, et voilà ce que je vous demande d'appliquer ». Par rapport à la convention actuelle, qui avait été signée par Percheron – c'était ce que l'on appelait l'humanisation des gares –, aujourd'hui, on est dans des termes différents, mais en tout cas les conséquences ont l'air d'être presque identiques. D'accord ? Après, il faudra simplement se poser des questions, mais ça, je l'ai déjà dit – c'est vrai que de temps en temps, je m'exprime avec des mots un peu libres – que si j'ai des vendeurs dans une gare, et que la digitalisation se met en œuvre, et que j'ai donc une baisse d'activité, il faut, à un moment donné, se poser la question. Parce que mon job, c'est aussi de donner du boulot aux agents qui sont dans les gares.

Sur l'escale. Je suis désolé ; je vous sens tendus, et je le comprends. Et ça me perturbe fondamentalement. Le travail sur l'escale est en train de se mener. C'est complexe, aujourd'hui. Mais on a des ambitions. D'abord, on est pris par le sujet des départs des trains, et une fois que l'on a réglé ce sujet des départs des trains, c'est : comment j'organise les escales, demain, dans toutes les escales qui sont aujourd'hui du Hauts-de-France ? C'est-à-dire : comment j'assure le service, comment je fais du

service terminé, comment je fais de la prise en charge de PMR, comment je fais un certain nombre d'actions, et comment je m'organise par rapport à tout cela ?

On sait que dans un certain nombre de gares City, il y aura un certain nombre de choses qu'il faudra réaliser, et réaliser encore mieux qu'aujourd'hui. Je rappelle que l'on est aussi pris par une volonté – et là je rebondis sur le plan de transport, avec un plan de transport régulier, à l'heure, averti, c'est-à-dire H:00 et First.

Sur ces sujets, nous sommes dans un engagement extrêmement fort au niveau des Hauts-de-France ; sur TER en général, particulièrement sur Hauts-de-France. Cela veut dire que je n'anticipe pas sur ce que l'on va se dire tout à l'heure, mais je suis désolé si je laisse penser que dans mes propos, l'escale ait disparu totalement. Ce n'est pas le sujet. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de sujet, mais ce n'est pas le sujet.

La seule chose, quand je me positionne aussi fermement sur l'ASCT et le vendeur, c'est parce que ces deux sujets-là sont repris dans la convention, dans des options de convention. C'est différent. Je suis désolé. Cela peut faire mal au cœur, mais c'est comme ça. C'est comme ça. Le positionnement du Conseil régional... Je ne lui en fais pas porter la responsabilité ; il n'est pas en responsabilité là-dessus. La seule chose c'est qu'il considère que l'escale, c'est de l'organisation interne de l'entreprise, alors que la vente et l'ASCT, à bord, correspondent à un niveau de service qu'il voudrait avoir. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de niveau de service à l'escale. Mais ça veut dire que cela ne fait pas partie de l'offre, et que ce sont plutôt des besoins opérationnels et fonctionnels.

M. ROTOLO, RS CGT

Moi, je voudrais revenir sur la digitalisation à outrance. On traverse un mouvement citoyen sans précédent dans notre pays, depuis trois ou quatre mois, depuis le mois de décembre. Les gens demandent plus de service public, plus d'humain. Et vous, vous nous mettez ça en place, et vous parlez de satisfaction pour les usagers ? Vous avez fait un sondage auprès des usagers pour leur demander s'ils préfèrent avoir une tablette pour commander un billet de train, ou plutôt aller voir quelqu'un à un guichet qui le renseigne, qui lui trouve la meilleure solution ? Et vous parlez de satisfaction des usagers ? Il va falloir « dresser l'usager » – je viens d'apprendre ça. C'est quand même terrible ! On va totalement à l'encontre de ce qu'on devrait faire. On demande aujourd'hui de réhumaniser les gares, de les rouvrir. Et c'est tout le contraire que l'on fait. Il y a un moment, on marche sur la tête, quand même.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Pour réagir par rapport à ce que vous venez de dire ; ce que j'entends fondamentalement. La digitalisation est une chose qui permet aussi d'avoir plus de clients demain. Ça fait partie des axes de développement. Mais je vous rejoins, et ce que je dis est sincère : je vous rejoins sur les volontés de service public, etc. D'ailleurs, je pense que cela explique certainement une partie du positionnement du Conseil régional, sur la présence d'un ASCT par train, ou ses positionnements, qui ne sont pas dits, sur la vente dans les gares. Je pense que cela vient de cela, aussi. Forcément. À un moment donné, quand on fait le choix d'avoir un contrôleur par train, et d'avoir un réseau dense, je pense que cela fait partie d'une réponse du Conseil régional, qui va dans ce sens.

M. WATTEBLED, CGT

La casse des métiers, ou la casse du service public, c'est plus facile à dire que digitalisation. Et c'est ce que vous êtes en train de faire. Vous êtes en train de casser les métiers. En fait, depuis tout à l'heure, on essaye de comprendre, on essaye d'avoir des réponses, mais vous avez conjugué trois métiers en deux — voire en un, bientôt. Vous avez abandonné le métier d'escale, parce que vous avez trouvé un stratagème : vous vous appuyez sur l'EPSF, qui préconise des choses. Et demain, vous allez faire de la polyvalence sur l'escale. Je vous rappelle quand même que l'escale, ce n'est pas que le départ du train. Il y a aussi une notion de sécurité, quoi que vous en disiez. Vous avez essayé d'inventer les filières 26+. Ça ne fonctionne pas vraiment. Il y aura toujours des aléas de production. Et puis il y a quand même cette histoire de PMR, à gérer, dans les petites gares, dans les gares moyennes, voire dans les grandes gares ; il n'y a pas de service différencié suivant la taille de la gare. Là, vous ne parlez plus de l'escale, vous ne parlez que de contrôle des ASCT et des vendeurs, mais il y aura toujours cette notion d'escale. C'est PEPY qui disait ça : « je vois un agent dans la gare ». Il n'a pas précisé si c'était un agent SNCF ou autre chose –, mais il y aura toujours quelqu'un en gare. Cette tâche d'escale, elle ne sera pas orpheline. Il y aura toujours une PMR à faire, il y aura toujours un départ de train, même s'il n'est que commercial – on enlève la notion de sécurité –, il y aura toujours une interface entre le roulant et le sédentaire. Sauf que ce ne sera plus un repère métier – ou ce ne « serait » plus un repère métier, d'après ce que vous nous insinuez sans le dire. On verra peut-être un peu plus cet après-midi. Il n'y aura plus cette notion de métier. Vous êtes en train de diluer entre l'escale et la vente, un seul et même métier. Celui qui fera vendeur fera aussi escale. On fermera son guichet, peut-être... Enfin, il faut que vous nous disiez comment vous envisagez les choses, demain. Parce que là, l'escale, c'est quand même un point dur.

Mme DEBAST, RS UNSA

Avant ma question, je voudrais rebondir sur ce que Xavier vient de dire. Je pense qu'il y a eu un test qui a été fait avec des agents de la vente, pour les prises en charge PMR, lors d'un poste à coupure au niveau de l'escale. Il y avait une réorganisation qui avait été faite, et pendant 2 heures, le poste n'était pas couvert ; du coup, c'était les agents de la vente qui fermaient leur guichet pour faire la prestation. Sauf que, de mémoire, cela a été abandonné, parce que les agents de la vente faisaient cette prestation tellement peu souvent qu'elles avaient peur, elles n'avaient pas confiance. Du coup, cela a été abandonné, et les horaires ont été à nouveau modifiés pour qu'il y ait toujours une personne de l'escale qui soit présente pour faire les prises en charge PMR.

Ma question, c'était par rapport à la digitalisation. Bien sûr que oui, les clients vont vers la digitalisation. Mais, on a supprimé tellement de postes de vendeur... Je prends l'exemple de la gare d'Hazebrouck, où parfois, on avait trois vendeurs en heure de pointe. Aujourd'hui, ils sont seuls. Je m'y suis présenté la semaine dernière, il y avait une file jusqu'à la sortie. Donc forcément, à un moment donné, quand vous arrivez dans une gare, pour acheter un titre de transport, et qu'il y a plus d'une heure d'attente, oui, vous cherchez un autre moyen d'acheter votre billet, sans forcément attendre une heure. Et encore, une heure, c'est raisonnable, parce que combien de fois, en gare de Lille Flandres, on va acheter une réservation... Je sais que l'ESV, ce n'est pas notre domaine, mais que ce soit pour TGV ou pour TER, et que l'on a énormément d'attente, on appelle le 3835 (qui devient en plus un numéro gratuit, c'est merveilleux). Du coup,

forcément, on n'attend plus au guichet. Et je pense que ça, à un moment donné, ça a été une politique d'entreprise, et ça a été voulu. Alors oui, on laisse des gares ouvertes, et on laisse une personne dans un guichet. Peut-être qu'à Bailleul, il y a moins de population. Sauf que le client qui est à Hazebrouck ne va pas prendre son véhicule, et faire 20 minutes de route pour aller acheter son billet et gagner une heure. C'est malheureux, mais c'est ce qui se passe.

M. RABIER, Président

Merci pour l'ensemble de ces échanges, je vous propose que l'on se retrouve à 14 h 15, avec le dossier de la réglementation sur les départs, et l'autre dossier dans la foulée. Merci.

Interruption de séance, entre 14h00 et 14h20

M. RABIER, Président

Je vous propose de reprendre les travaux de cet après-midi avec deux informations. En accord avec Pascal GRÉBAUX, pendant la pause déjeuner, nous faisons le choix, par rapport aux échanges de ce matin qui ont porté sur un certain nombre de sujets, de reporter la phase vote du dossier de ce matin au 16 mai. Il y a déjà, le 16 mai, un autre CSE extraordinaire. On reportera donc ce qui était prévu dans l'ordre du jour du 25 avril au 16 mai, pour la phase vote ; le temps d'effectuer quelques travaux complémentaires. Je laisse Pascal l'expliquer.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Il y avait quelques points sur lesquels vous m'avez interpellé. Le premier point, sur l'étude sur les risques psychosociaux. Je donnerai à Raphaël, qui renverra à l'ensemble des membres, l'étude finalisée et mise en page, pour la fin du mois. C'est en cours. Je m'engage auprès de mon Directeur régional, Président de CSE.

Deuxièmement, fort de ce que vous m'avez dit, j'ai réussi à reboucler la formation des DUO, qui sera réalisée avant le 1er juin. Ce qui fait que la mise en œuvre de projet serait reportée au 1er juin 2019, après le CSE du 16 mai. Voilà ce que je pouvais vous dire pour conclure.

M. RABIER, Président

Merci. Donc ça, c'était la première information.

Deuxième information : nous souhaitons cet après-midi, inverser le point 4, en le mettant tout de suite. C'est à dire la désignation des 21 membres pour la CSSCT mutualisée du 7 mai, de telle manière que ce point technique sur lequel vous avez déjà travaillé, je pense, soit déjà réglé.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, je suis quand même impressionné de voir ce que vous êtes capable de faire en une pause déjeuner. Donc, je ne désespère pas de voir s'améliorer les choses d'ici le vote du projet. Parce que, quand même, on n'en était pas là ce matin. Et en une heure, vous arrivez à changer les choses. Donc, j'espère qu'en un mois, on changera énormément les choses.

M. RABIER, Président

L'idée, ce n'est pas de changer les choses. Moi, j'entends un certain nombre de positions. J'entends des remarques qui nous apparaissent fondées, pour un certain nombre d'entre elles. Donc, on en tient compte, et on essaie d'avancer sur ce projet. On ne peut pas dire que l'on ne vous écoute jamais. Je ne vois pas où est le problème de reporter un petit peu les choses, d'autant plus que vous avez demandé des documents qui ne sont pas encore complètement mis en forme. Donc, on va le faire correctement, et vous les aurez d'ici une dizaine de jours.

Je vous propose donc de passer au point 4 : « Désignation des 21 membres d'une CSSCT mutualisée ».

2) Désignation par vote des 21 membres d'une CSSCT mutualisée

M. RABIER, Président

CSSCT mutualisée. On applique un des points du RI, qui dit que quand on a des sujets communs, et c'est ce que nous avons décidé lors de l'élaboration de l'ordre du jour, que les points traitant de la médecine du travail, notamment, d'un rapport annuel, donc, du point trimestriel en matière de CSSCT – qui n'a pas toujours eu le temps d'être traité –, qu'on le traite globalement dans cette CSSCT mutualisée. Mais vous le savez : ce n'est pas l'addition de tous les membres, c'est 65 % des 32 = 21 personnes à désigner, sachant qu'on en fera d'autres, des CSSCT mutualisées, pour d'autres dossiers. Et vous pourrez choisir d'autres personnes ; ce n'est pas forcément 21 pour tout le temps. C'est pour un dossier donné, pour un ordre du jour donné, ces 21 que vous allez choisir. Si l'on décide d'en faire d'autres – et j'ai en tête une autre CSSCT mutualisée, plus tard –, on refera le même exercice. À vous, monsieur le secrétaire.

M. KIKOS, CGT

C'est bien monsieur le président, vous avez tout dit, ou presque. Effectivement, sur le dossier du bilan annuel de la médecine, on a souhaité, à l'ordre du jour, avoir la possibilité d'échanger, d'analyser et de débattre sur ce dossier au sein d'une commission, comme c'était les cas avant, dans les CE, au sein de la commission santé. Et le règlement intérieur du CSE Hauts-de-France nous donne la possibilité de réunir l'ensemble des CSSCT, au sein d'une CSSCT mutualisée. Et a été rajouté au rapport annuel de la médecine, le point trimestriel en matière de CSSCT, et un premier retour d'expérience du fonctionnement des CSSCT. Et donc, conformément à l'article 7.3.13 du règlement intérieur, je laisserai la parole aux représentants syndicaux, pour désigner les membres de cette CSSCT mutualisée, qui se tiendra le 7 mai prochain.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Il a été décidé, ensemble, ce matin, que le 7 mai, on ferait une réunion entre les participants, de 9 h à 10 h 30, et ensuite aurait lieu la CSSCT mutualisée. Après, je ne sais pas si cela va à tout le monde, l'heure et demie de préparation. Cela me semble peut-être suffisant. Et ensuite, on ferait la CSSCT. Pourquoi pas le matin, la préparation, c'est parce que les deux points font que, à mon avis, on a besoin d'un petit laps de temps pour prévoir la discussion.

M. RABIER, Président

Reste en suspens le débat qui a été ouvert par madame Le Saint ; voulez-vous, ou pas que l'on y mette la présentation Ampli, ou voulez-vous que je la reporte à un CSE plénière (extraordinaire, ou non) ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Il me semble qu'il vaut mieux faire un CSE, puisque sinon, ça rajoute encore un point à l'ordre du jour, et là... Déjà que l'on n'aura qu'une heure et demie pour la préparer, je pense qu'il vaut mieux faire un CSE.

M. RABIER, Président

D'accord. Donc, j'essayerai de le glisser dans un CSE, peut-être le 16 mai. On verra ça lors de l'élaboration de l'ordre du jour début mai. Donc, on acte les trois points qui sont dans l'ordre du jour, et qui viennent d'être décrits par monsieur le secrétaire, et on acte un début de réunion à 10 h 30, le temps que le référent en matière de CSSCT travaille avec les 21 personnes qui vont être désignées sur cette journée particulière. J'écoute donc les noms par les représentants syndicaux.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT : Laetitia MAHIEUX, Fatima BOUKREDIA, Christelle CORBIN, Delphine BASSEZ, David WARTELE, Nicolas DELISSE et David OTTIN.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Pour Sud-Rail : Maxime LENFANT, Loïc SOUIN, Sébastien MENSUELLE, William TACHEVIN-TABARY, Anthony FRANÇOIS, et Rémy CORDIER.

Mme DEBAST, RS UNSA

Pour l'UNSA ferroviaire : Stéphane MIENS, Agnès COQUERIAUX, Philippe HONVAULT et Pauline DEBAST.

M. FERTE, RS FO

Pour FO : monsieur Stéphane SIMON, et monsieur Yannick VELAY.

M. VEZARD, RS CFTD

Et pour la CFTD : monsieur Éric FOSSIER, et monsieur Didier FACON.

M. RABIER, Président

Cela fait bien 21 ? Je n'ai pas compté.

Qui vote pour ces 21 noms ? 26 sur 27, il n'y a pas de 27^{ème} aujourd'hui.

Les 21 membres susmentionnés sont désignés pour siéger à la CSSCT mutualisée, à l'unanimité des 26 votants.

3) Phase d'initialisation du projet d'évolution du processus départ des trains au 15 décembre 2019

M. RABIER, Président

À ma droite, pour le dossier concernant le processus départ des trains, prévu au mois de décembre de cette année, le patron de la Direction métier sécurité, Jean-Marie PETRIAUX, avec monsieur Dumoulin, son adjoint.

Qui a des déclarations ? La CFDT.

M. ESPINOUSE, CGT donne lecture d'une déclaration de la délégation CGT

Mr le Président,

Conséquence directe du désengagement de l'État et de la mauvaise réforme du système ferroviaire, la déshumanisation des gares et des trains s'accélère avec la généralisation du transfert de l'autorisation de départ.

Ainsi, les menaces qui pèsent sur ce geste métier essentiel impactent directement les conditions de travail de nombreux cheminots, entre autres, les ADC, les ASCT et les agents d'escaliers.

Les expéditeurs sont la clé de voûte de la sécurité et de la production en gare.

Ces agents sédentaires sont les interlocuteurs déterminants et privilégiés dans les mesures de sécurité liées à la préparation technique et commerciale du train ainsi que les opérations de départ.

En plus de l'aspect sécurité, ils apportent, par leur rôle central, une plus-value sur l'aspect régularité.

Pour rappel, dans une procédure normale d'une séquence de départ, l'agent d'escale, après s'être assuré que toutes les conditions sont réunies (montée/descente de voyageurs, heure de départ, fermeture des portes assurée...) transmet l'autorisation de départ au contrôleur, qui la retransmet à l'agent de conduite via le dispositif de correspondance, quand il existe.

C'est bien cette complémentarité qui assure un haut niveau de sécurité dans la procédure de départ.

Pour la CGT, ces trois maillons (escale, contrôleur et agent de conduite) ne peuvent être dissociés.

Pour exemple, le 15 février dernier, en gare de Creil, c'est un Chef de quai qui a fait arrêter un train suite à un voyageur voulant monter en marche et passé sous le train.

La réactivité de cet agent a permis d'éviter un drame.

Ce voyageur en est ressorti qu'avec quelques contusions. Preuve de la nécessité de garder nos procédures actuelles.

D'ores et déjà, les suppressions du départ par l'agent d'escale et des ASCT à bord représentent plusieurs milliers d'emplois.

Méprisant totalement les conséquences en termes de sécurité et de conditions de travail, la Direction semble vouloir poursuivre sa course aux gains d'exploitation.

Toujours plus de fric et moins de cheminots.

Ainsi, partout, elle tente de mettre en place l'EAS, elle reporte l'entière responsabilité et la charge de travail de la procédure de départ sur l'agent de conduite.

Dans cette déstructuration d'un pan essentiel de la sécurité, l'agent de conduite devrait, à présent, veiller à la bonne exécution du service voyageur et aux conditions de sécurité qui sont actuellement à la charge de l'escale et des ASCT.

Avec la déshumanisation des gares et la suppression des expéditeurs, les ADC et les ASCT devront assumer des responsabilités supplémentaires, y compris juridiques, sans même que la Direction considère de nouveaux risques psychosociaux.

De plus, isolés, sans interlocuteur ou appui présent en gare, les ADC et les ASCT devraient faire face au mécontentement des usagers aussi bien dans les trains que sur les quais avec pour conséquence une multiplication des événements sûreté.

Afin de garantir un haut niveau de sécurité, en plus d'une présence impérative, le chef de service doit avoir une formation permettant d'avoir une approche transverse et globale de la sécurité.

La Direction, pour achever son fonctionnement par branche, tente de faire disparaître les agents de la filière Transport Mouvement dans les activités voyageurs quels qu'en soient le coût pour la sécurité, les conditions de travail des cheminots et leur parcours professionnel.

Enfin, la disparition des passerelles métiers amènerait à des difficultés croissantes, pour les cheminots, dans la satisfaction de leurs demandes de mutation.

Pour la CGT, l'agent d'escale formé (filiale 27), au-delà de l'autorisation de départ, est un élément indispensable à la sécurité en général, comme par exemple la surveillance des trains en marche, surveillance au défilé, remise d'ordre et d'avis, etc.

La vision transverse de la sécurité est garante du système.

Sans attendre la tenue de ce CSE extraordinaire, la CGT a déposé une DCI en date du 13 février 2019.

La Direction de la SNCF a dû faire face aux interpellations de la CGT, sur les conséquences en matière de sécurité de la circulation en EAS, de la déshumanisation des gares et des annonces de suppression de l'autorisation de départ.

Face au constat catastrophique et aux perspectives encore plus sombres, elle semble osciller entre le déni et le mépris.

Lors de cette réunion, la Direction a confirmé qu'elle reléguait la sécurité à l'accessoire économique, mais a aussi affiché une grave méconnaissance d'un système ferroviaire construit par les interactions entre les métiers et les procédures.

La suppression des fameuses « boucles de rattrapage » et des procédures associant les ADC, les ASCT et les cheminots de l'escale, entraînerait de fait un délitement de la sécurité des circulations et ce quel que soit le mode d'exploitation de la ligne (voie unique/voie banalisée et double voie).

Pourquoi se priver de ces boucles de rattrapage qui ont prouvé qu'elles sont indispensables à la sécurité des circulations ?

Ainsi, quelles que soient les conséquences pour les conditions de travail des ADC, la Direction estime qu'à l'abri sous son parapluie réglementaire sa responsabilité est déchargée en cas d'incident ou d'accident.

Bien sûr, elle fait fi de son travail en coulisses et des pressions qu'elle exerce à tous les niveaux pour revisiter la réglementation selon ses critères économiques.

Pour la CGT, l'autorisation de départ des trains est un élément essentiel du système ferroviaire et de la sécurité des circulations.

Dans ce cadre, les gestes métiers et les procédures ou organisations auxquels elle est associée sont d'autant plus importants qu'ils conditionnent sa bonne réalisation et donc la sécurité.

Sous couvert d'un référentiel (Moyen Acceptable de Conformité) RC a-b 2c N° 2 (op00845), la Direction a l'intention de supprimer la notion même « d'autorisation de départ » pour la remplacer par une « autorisation de mise en mouvement ».

Clairement, elle souhaite ôter aux ASCT et aux agents d'escale toutes les missions de sécurité qui sont liées à l'autorisation de départ.

Ainsi, les ASCT et les cheminots de l'escale perdront des pans entiers de leur métier pour ne laisser que la partie commerciale qui finira par être déqualifiée ou totalement externalisée.

Cela permettrait donc à la direction de mettre en place la polyvalence, un métier unique, en faisant reposer l'intégralité des responsabilités sur le dos des ADC.

Vous avez néanmoins une lecture assez particulière de ce document où vous laissez vos désirs prendre le pas sur la réalité.

D'ailleurs, vous nous expliquerez ce qu'est une gare de remaniement et où trouver la référence.

Pour la Direction, il s'agit de réaliser des économies sur les formations, tout en supprimant les parcours professionnels et en détruisant les emplois dans les gares comme dans les trains.

Pour la CGT, il s'agit d'un abaissement en matière de sécurité ferroviaire, de l'annonce de coupes franches dans les effectifs et de nouvelles dégradations des conditions de travail.

C'est inacceptable !

La CGT réaffirme que l'autorisation de départ doit être maintenue.

Ce référentiel n'est qu'un plancher dont la Direction ne peut se satisfaire si elle entend porter la sécurité comme une priorité.

Rappelons qu'il ne s'agit que de recommandations, nullement d'une obligation....

La procédure de départ doit être réalisée par les cheminots de l'escale, les ASCT et les ADC. Tous ces métiers sont indispensables à la réalisation de cette mission de sécurité.

En multipliant les transferts d'autorisation de départ du sol vers le bord, la Direction de la SNCF a entraîné la déshumanisation de nombreuses gares.

Au-delà des conséquences catastrophiques sur l'emploi et la qualité de service en gare que sont en droit d'attendre les usagers, l'autorité organisatrice et les cheminots, cette politique pèse lourdement sur la sécurité.

Alors que la Convention TER sur les HDF n'est toujours pas signée, la direction anticipe une nouvelle fois, sous le dogme économique, des suppressions massives d'emplois de cheminots, sans fondements, sacrifiant au passage, la sécurité qui faisait de notre belle entreprise, un modèle dans le monde entier.

De nouveau, plus de fric, moins de cheminots et moins de sécurité !

En effet, ce sont les cheminots des gares qui réalisent la partie sol de la procédure de départ jusqu'à la surveillance au défilé du train.

Le but non avoué de la Direction est également de faciliter, à travers la modification de la procédure des autorisations de départ, l'arrivée de la concurrence.

Mais là aussi, vous connaissant, vous allez une fois de plus nier l'évidence.

La CGT des cheminots exige la réhumanisation des gares et des trains par le recrutement de cheminots au statut.

Une nouvelle fois la CGT vous alerte que des événements de sécurité seront inévitables, avec des conséquences malheureusement dramatiques.

Quand allez-vous enfin écouter la CGT et stopper une bonne fois pour toutes vos restructurations ?

Il est grand temps de réaliser que la sécurité n'est pas un coût ni un chiffre (7.92 10 puissance -9), mais que des vies sont en jeu.

L'exemple de Brétigny est encore dans nos têtes, mais apparemment plus dans la vôtre.

La CGT refuse de participer à ce massacre et à la casse du service public. Il est encore temps d'arrêter l'hémorragie.

Merci de votre écoute.

M. TAILLEZ, CFDT, donne lecture d'une déclaration de la délégation CFDT

Monsieur le Président,

Mesdames, messieurs les élus et représentants syndicaux.

Effectivement, les dispositions réglementaires définissant le processus de départ des trains vont évoluer de manière très significative à partir du 15 décembre 2019.

Ce qu'il faut retenir principalement sur plusieurs évolutions intervenues au cours des dernières années, ce sont celles introduites par l'arrêté ministériel du 19 mars 2012, qui fixe les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national. En clair, cet arrêté fixe et clarifie les responsabilités incombant au gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et aux entreprises ferroviaires qui exploitent le réseau.

Actuellement, l'autorisation de départ est donnée par SNCF Réseau ou par l'EF exploitante (pour nous, SNCF Mobilités). À partir du 15 décembre 2019, c'est terminé.

La notion d'autorisation de départ tel que défini au travers de milliers de textes réglementaires disparaîtra et incombe clairement au gestionnaire d'infrastructure.

Décryptage : comme il est repris dans le document remis pour cette plénière et ce point d'information, la répartition est on ne peut plus claire.

- *Le prêt pour expédition ou le service du train sont de la responsabilité de SNCF Mobilités*
- *L'autorisation de mise en mouvement final, de SNCF Réseau*

Les conséquences d'un tel changement ne sont pas négligeables.

Pour SNCF Réseau : cela importe de grandes modifications de la signalisation sur le terrain et de la généralisation des autorisations de mise en mouvement par canaux

indirects (tel que radio, SLD, Plaque DD, etc..). Pour SNCF Réseau, c'est aussi la modification de pas moins de 2200 consignes locales d'exploitation et la modification de 375 renseignements techniques dit RT.

Pour SNCF Mobilités c'est l'interdiction d'utiliser le signal à main de départ à partir du 15 décembre 2020, oui, une année de transition est prévue. La lettre « D » disparaîtra dans les fiches horaires au 15 décembre 2019. Mais c'est aussi la modification complète de tous les Livret Ligne, la modification des référentiels métier des CRTT, CRML et CRL, la modification des consignes locales opérationnelles, la modification de la VO 00102 pour les ASCT, et tout ça avant le 15 décembre 2019.

Développons et passons en revue les enjeux de ces évolutions réglementaires multiples.

Au-delà des aspects purement techniques et réglementaires qui les motivent et l'impossibilité d'y déroger, ces évolutions du processus de départ des trains sont évidemment une opportunité qui s'offre aux activités pour pouvoir procéder à de nouveaux gains de productivité. (Les dossiers à notre ODJ y font d'ailleurs allusion).

La disparition de l'autorisation de départ telle que nous la connaissons comporte en effet un risque non négligeable de transfert de responsabilité et d'une partie des missions des agents en gare vers les conducteurs. Le départ des trains est en effet une tâche très importante pour les agents d'escale et ces évolutions réglementaires viennent percuter de nombreuses modifications des cadres d'organisation qui se traduisent par une diminution drastique des effectifs en gare. D'ailleurs, même s'il ne s'agit là que d'un dossier d'initialisation, il ne laisse pas filtrer d'informations sur le volet emploi implicitement lié à ces évolutions réglementaires, et se concentre uniquement sur les modalités réglementaires et le calendrier de la mise en application du nouveau processus.

Indépendamment des questions liées à l'emploi, ces évolutions réglementaires vont s'effectuer à grande échelle et dans un calendrier très resserré. Elles vont, de plus, imposer un volume très important de modifications des référentiels sécurité et métier qui nécessitera de facto une très forte mobilisation managériale.

Ne soyons pas dupe non plus, cela va indéniablement augmenter les risques d'événement sécurité notamment de FSA (Franchissement de Signaux d'Arrêt), car les conducteurs vont devoir appliquer de nouvelles procédures qui marquent une rupture profonde par rapport à ce qu'ils ont appris et pratiqué durant leur carrière. L'environnement dans lequel ils évolueront à partir du 15 décembre 2019 va également être source de confusion en raison notamment du calendrier qui ne permettra pas de déposer certaines installations de signalisation à temps.

Cette augmentation potentielle des risques d'erreur doit être prise en compte par l'entreprise et un changement de cette ampleur ne pourra se résumer à une présentation abordée en fin d'une journée de formation.

De nombreux sujets comme l'évolution des consignes locales d'exploitation devront faire l'objet d'une attention toute particulière.

Au final, avec un point de cette importance et d'envergure nationale, la CFDT Cheminots déplore le choix de la Direction nationale de décomposer les instances issues du Chapitre 4 du statut et notamment les CPC (Commissions professionnelles centrales) qui auraient permis d'aborder ces évolutions réglementaires en présence de véritables experts métier et sécurité plutôt que dans le flot des CSE, qui à ce jour sont loin d'être tous opérationnels.

Merci pour votre écoute,

La délégation CFDT Cheminots.

M. RABIER, Président

Merci. Ce que je propose, c'est que la présentation soit faite par Jean-Marie PETRIAUX, et que bien évidemment, il revienne sur un certain nombre de points soulevés dans vos deux déclarations.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Je vais donc vous présenter ce qui va changer au 15 décembre, même s'il y a déjà beaucoup de choses qui ont été dites dans les déclarations préliminaires. Je vais y revenir, et puis, bien sûr, je répondrai à vos questions par la suite.

D'abord, le contexte du changement. Pourquoi ça change au 15 décembre ? Parce que l'on se met en conformité avec la réglementation européenne. Ça permet de rendre plus homogènes les règles dans les différents pays, pour les trains internationaux qui vont d'un pays à l'autre. Et c'était une particularité du système français, cette autorisation de départ telle que nous la connaissons tous aujourd'hui.

Cela permet aussi de tenir compte des évolutions et des organisations des installations. Il n'y avait pas eu d'évolution depuis les années 70, et vous savez comme moi que l'entreprise a beaucoup évolué, aussi bien au niveau des organisations que des installations : les postes d'aiguillage, qui sont de plus en plus grands, par exemple, et beaucoup d'autres choses qui ont changé dans les gares.

Enfin, ça a été dit dans la déclaration préliminaire, identifier les procédures à la charge de l'EF, et celles du GI. Aujourd'hui, c'est mélangé, parce que les règles avaient été conçues à l'époque où il n'y avait pas de GF, et pas de GI. Maintenant qu'il y a un GI et des EF, il faut déterminer quelle est la responsabilité de chacun.

Donc, maintenant, chacun aura ses responsabilités.

Ce qu'il faut bien avoir à l'esprit, aussi, c'est que c'est l'EPSF qui nous demande ce changement. C'est un changement qui est demandé par l'EPSF, qui est dans son rôle de gendarme du ferroviaire, qui a d'abord fait un benchmark européen, et qui a fait des études de risque, avant de lancer ce texte. Il l'a lancé aux EF un peu plus d'un an à l'avance, pour que l'on ait le temps de se préparer.

Ça, c'est vraiment important. Je me permets d'insister sur ce point. Contrairement à ce qui a été dit, ce n'est pas la SNCF qui veut ce changement ; on répond à une recommandation de l'EPSF.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Oui, bien sûr, je m'attendais à ce que vous me fassiez cette remarque. Effectivement, le texte s'appelle une recommandation. Mais une recommandation de l'EPSF, on est

tenu de s'y tenir. C'est le terme qui veut cela. Effectivement, le texte de l'EPSF, c'est une « recommandation », mais quand l'EPSF fait une recommandation, les EF sont tenus de s'y tenir, ou alors – il y a quand même une exception –, il faut qu'elles prouvent qu'elles mettent en œuvre un système qui est au moins aussi bon, mais qui, de toute façon, ne peut pas être en opposition avec le texte de l'EPSF. C'est-à-dire qu'en fait, c'est absolument impossible de maintenir l'autorisation de départ telle qu'elle existe aujourd'hui, puisque dans le texte EPSF, on sépare bien le rôle du GI et de l'EF, et on dit bien que le guidon de départ, il sera à usage exclusif de la SNCF Réseau. Donc, si demain, l'EF SNCF voulait continuer à utiliser le guidon de départ, elle serait dans l'illégalité. Ce n'est absolument pas possible. On serait en désaccord, en écart par rapport aux règles de l'EPSF.

Une question ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Nous, on avait prévu notre intervention dans la déclaration liminaire de ce matin. Vous n'étiez pas présent, donc, vous n'avez pas eu les questions. Par contre, on demandait justement la fourniture de ce référentiel, qui est absent de la présentation. Et dans les recommandations de l'EPSF, c'est une recommandation sur la séparation entre le GI et l'EF. À aucun moment l'EPSF ne dit que l'autorisation de départ doit être donnée directement au conducteur.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Le texte, on peut vous le donner, il n'y a pas de souci. Le texte, je vais le donner au Président, qui vous le donnera. Ce n'est pas un secret. D'ailleurs, je pense que vous pouvez le trouver sur le site de l'EPSF. Mais pour vous faciliter la tâche, on va vous le donner, ça ne pose aucun problème. Je vais continuer ma présentation, je pense que cela va répondre à un certain nombre de vos questions.

Bien entendu, ces nouveaux principes s'appliquent à toutes les EF ; aussi bien aux trains de voyageurs, qu'aux trains de fret.

Ça se décompose en quatre parties, que je vais détailler juste après : le « prêt pour expédition », le « service du train terminé », l'AUM (l'« autorisation de mouvement »), et bien sûr, « qu'il est l'heure de départ ». Effectivement, il y a trois items sur les quatre qui sont de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire : le « prêt pour expédition », le « service terminé », et « qu'il est l'heure de départ ». Et il y a un item qui est de la responsabilité du GI : l'AUM. Je détaille juste après.

Le « prêt pour expédition », c'est dans les gares origine, ou dans les gares de remaniement. J'ai entendu, dans les déclarations préliminaires : « qu'est-ce que c'est qu'une gare de remaniement » ? Je ne sais plus qui a posé la question. Une gare de remaniement, c'est simplement une gare où l'on couple deux automoteurs, par exemple, ou bien où on les sépare. Si l'on remanie le train : c'est-à-dire, si c'est du matériel remorqué, on ajoute des wagons ou on en retire, et si c'est des automoteurs, on les couple, ou on les découple.

M. WATTEBLED, CGT

Dans quel référentiel on le trouve ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non, il n'y a pas vraiment la liste. Cela dépend du plan de transport. Pendant un service, le plan de transport peut prévoir qu'on remanie... Je ne sais pas : à Arras on

remanie les TGV, et puis, peut-être que l'année d'après on n'en remaniera plus. Et puis l'année suivante, on en remaniera à nouveau. Ça dépend du plan de transport. Il n'y a pas de liste qui dit que dans telles gares, on peut faire du remaniement, et dans telles gares, on ne peut pas en faire. Ça n'existe pas.

M. ROTOLO, RS CGT

Donc, une gare de remaniement, ça n'existe pas.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non, je n'ai pas dit ça. J'ai dit qu'il n'y avait pas de liste. Ça dépend du plan de transport qu'on décide de faire.

M. ROTOLO, RS CGT

Non, mais la question, c'est : « d'où ça vient » ? On connaît les gares de pleine ligne, et voilà. Ce sont des termes. Mais là, ça vient d'où, ça ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

C'est dans les textes réglementaires.

M. ROTOLO, RS CGT

Quels textes ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Ceux qui sont en projet pour le 15 décembre. Une gare de remaniement, c'est une gare où on remanie le train. C'est une gare, où l'on ajoute des wagons...

M. ROTOLO, RS CGT

Ça, je sais, mais on peut remanier des trains dans toutes les gares. Il n'y a pas besoin d'une autorisation pour remanier un train : on coupe où l'on veut. Ce n'est pas un souci. D'où vient ce terme ? Ça vient de sortir, donc on voudrait savoir d'où ça vient.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

C'est un terme qui est sorti dans les référentiels nationaux. Je ne sais pas d'où ça sort plus précisément. Je ne peux pas vous répondre.

Le « prêt pour expédition », on est bien d'accord que c'est dans les gares origine, et donc dans les fameuses gares de remaniement dont on vient de parler – bien sûr, pas dans les gares de passage.

Et là, il s'agit de vérifier que la composition est conforme, que les essais de frein sont faits, qu'il y a la signalisation devant et derrière (quand ce n'est pas de l'automoteur, quand c'est du matériel remorqué), et que les dispositifs de sécurité sont en place. On vérifie aussi que la composition en personnel est conforme. Ça, c'est le « prêt pour expédition ».

M. ESPINOUSE, CGT

Juste une petite question : après, il y a peut-être des cas particuliers, parce que dans la déclaration, on parlait de voie unique.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Il n'y a plus de particularités entre voie unique et double voie.

M. ESPINOUSE, CGT

D'accord. Donc, du coup, sur de la voie unique, pour le départ, il n'y a plus d'agent expéditeur, plus rien du tout.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

La voie unique, à l'avenir, est traitée de la même manière que les doubles voies.

M. LENFANT, SUD-Rail

Il y a la même réglementation sur la voie unique que sur la double voie ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Oui, tout à fait. Pour le processus départ. Pour le processus dont on parle aujourd'hui, on est bien d'accord. Il n'y a plus de particularité concernant le départ des trains, sur les voies uniques, demain.

M. LENFANT, SUD-Rail

D'accord. Donc, on va dire que sur une gare qui est positionnée en plein milieu d'une VU, il n'y a plus d'expéditeur.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non.

M. LENFANT, SUD-Rail

Donc, il n'y a plus de croisements en VU, par exemple.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Ce que je vous présente aujourd'hui est valable pour la double voie et pour la voie unique, au 15 décembre. Il n'y a plus de particularité concernant la voie unique. Aujourd'hui, il y a des particularités, bien sûr, demain, il n'y a plus de particularité concernant les voies uniques. C'est le même processus.

M. LENFANT, SUD-Rail

Comment fait-on pour croiser, en voie unique ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

En voie unique, quand il y a un croisement voie unique, c'est du boulot de SNCF Réseau. Cela ne concerne pas l'EF Mobilités. SNCF Réseau aura les mêmes obligations qu'aujourd'hui : il y a du cantonnement, il y a des règles pour éviter le nez à nez. Toutes ces règles-là restent, bien entendu. Mais, il n'y a plus de particularité concernant le geste de départ ? L'autorisation de départ telle qu'on la connaît aujourd'hui ne sera plus, non plus, au 15 décembre, en voie unique. En voie unique, au 15 décembre, ce sont les 4 items que je viens de vous citer. Si c'est une gare origine, c'est le « prêt pour expédition » ; si ce n'est pas une gare origine, c'est le « service terminé », c'est l'AUM, par SNCF Réseau, et on vérifie qu'il est l'heure de départ.

M. FERTE, RS FO

Donc, je suppose qu'il y aura des ajustements de procédure en cas de prise en charge des AAT, et des choses comme ça, non ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

En cas de prise en charge des AAT, le conducteur appliquera ses procédures.

M. FERTE, RS FO

Oui, mais il y avait des procédures particulières. Il y avait des choses qui étaient prévues, quand même, quand on avait une prise en charge des AAT, à la sortie d'une gare de voie unique, sur le fait de recevoir à nouveau directement le départ par l'agent, et tout ça.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Je suppose qu'il faudra revérifier qu'il a bien l'AUM. Parce que là, ça va concerner les vérifications à faire par SNCF Réseau. Donc, ça va se jouer avec non plus l'autorisation de départ, mais avec l'AUM.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Dans ce dossier, on parle de PPE, pour les gares d'origine ou les gares de remaniement. Qu'en sera-t-il pour les gares de passage ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Pour les gares de passage, il n'y a pas de PPE. Pour une gare de passage, où l'on ne remanie pas le train – c'est-à-dire qu'on ne coupe pas de wagon, et qu'on n'en ajoute pas –, il n'y a pas de PPE. Le PPE ne s'applique qu'aux gares d'origine, ou quand on remanie le train.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Est-ce qu'il y aura toujours une autorisation de départ, ou pas, sur une gare de passage ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Il n'y aura pas d'autorisation de départ telle qu'on la connaît aujourd'hui – c'est la suite de la présentation – ; il y aura le service terminé, et l'AUM, et on vérifie qu'il est l'heure. Mais il n'y a pas le PPE dans une gare de passage.

M. WATTEBLED, CGT

J'attendrai la fin de la présentation pour quelques questions et quelques interrogations, mais là, par contre, juste sur le fait que l'autorisation de mise en mouvement soit obligatoirement donnée par un agent de SNCF Réseau : où est-ce marqué ? Est-ce une obligation ? Parce que moi, j'ai lu ça, là. C'est ça ? C'est la référence, ou pas ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

C'est écrit aussi dans un texte OP, qui est écrit par SNCF Réseau, et c'est écrit dans l'EF, qui doit s'appeler 4012, de mémoire, qui est le texte de l'entreprise ferroviaire, où l'on a traduit, pour l'entreprise ferroviaire, la future réglementation.

M. WATTEBLED, CGT

Parce que j'ai lu ça attentivement. Et j'ai lu ça attentivement aussi. C'est votre dossier.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Oui, c'est mon dossier.

M. WATTEBLED, CGT

C'est ce que vous présentez. Et j'ai du mal à retrouver les bouts, entre ça et ça. Je n'ai pas l'impression que l'on parle de la même chose dans l'un et l'autre document. Mais vous allez certainement nous éclairer jusqu'à la fin. « L'autorisation de départ est donnée au conducteur soit par un agent sédentaire ». C'est l'article 102.1. « Dans une gare, l'agent sédentaire qui donne l'autorisation est un agent de l'entreprise ferroviaire dans le cas général ; un agent de service de SNCF Réseau, en charge de la gestion des circulations, dans le cas repris ci-dessous ».

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Vous êtes dans quel texte, là ?

M. WATTEBLED, CGT

Votre texte. Le texte de l'EPSF.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Si vous le permettez, je vais finir la présentation.

M. WATTEBLED, CGT

Oui, mais c'est parce que je suis en train de vous dire que ce qui est marqué là ne correspond pas à ce que vous avez marqué là.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non, non. Ce que je vous présente est compatible avec le texte de l'EPSF. Je vais finir, et puis je répondrai à vos questions.

M. RABIER, Président

On laisse terminer, et ensuite, madame DEBAST – je ne vous ai pas oubliée. Si on ne laisse pas finir, on n'arrive pas à avoir des débats complets. Laissez finir ; ça ne dure pas longtemps. Il y a deux transparents, et derrière, on reprend madame DEBAST, et les autres questions. Ne perdez pas votre question, madame DEBAST, s'il vous plaît.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Ensuite, il y a le service terminé. Le service terminé, ça consiste à vérifier que les voyageurs sont montés, qu'ils sont descendus, que les portes sont fermées et, s'il y a de la manutention, que c'est fait. Pour les TGV notamment, il peut y avoir un ravitaillement du bar. S'il y a une assistance à PMR, ça consiste à vérifier que la prestation PMR est terminée. Les portes fermées, je vous l'ai dit. Donc ça, c'est le service terminé. Le service terminé, qui est-ce qui le donne ? Quand on est en EAS, c'est le conducteur, parce qu'il a toutes les données en cabine ; avec ses caméras, il voit la fermeture des portes, et puis il voit les montées et descentes. Si l'on n'est pas en EAS, c'est l'ASCT qui est chargé du service terminé et qui le transmet au conducteur par le dispositif de correspondance, lorsqu'il existe. Ou bien, lorsqu'il n'existe pas, par exemple dans les voitures Corail, avec le geste tel qu'on le connaît aujourd'hui, qui permet de communiquer entre l'ASCT et le conducteur. La dernière chose que l'on vérifie, c'est qu'il est l'heure.

J'en viens à l'autorisation de mouvement, qui est de la responsabilité de SNCF Réseau. C'est en fait Réseau qui permet à l'entreprise ferroviaire de pénétrer sur le réseau, et d'utiliser son sillon. Là, il y a plusieurs cas.

Le cas le plus simple, c'est quand on est en présence d'un signal de sortie de gare qui est visible de la cabine de conduite. Ça, c'est les cas le plus simple. Dans ce cas-là, l'ouverture du signal constitue l'autorisation de mouvement.

Ce n'est pas toujours le cas ; on n'a pas toujours une signalisation visible. Dans ce cas-là ; il y a plusieurs possibilités. Ça peut être le signe à la main spécifique de SNCF Réseau. C'est le guidon de départ tel qu'on le connaît aujourd'hui : le petit guidon rectangulaire, blanc et vert, qui sera demain à l'usage exclusif de SNCF Réseau. SNCF Réseau peut faire le choix de donner l'AUM par ce geste. Réseau peut aussi faire le choix de donner l'AUM au conducteur par radio, ou par téléphone. Il peut faire le choix de le faire par écrit, ou par dépêche. Ça peut être par une mention dans le document horaire – ça, c'est le cas des établissements PL. Quand on est un établissement PL, la mention PL fait que l'on a d'office l'AUM. Enfin, ça peut être dans une mention qui sera dans les CLE (les consignes locales d'exploitation) rédigées par SNCF Réseau, et que nous, nous traduirons dans les Lili (les livrets ligne) à disposition du conducteur. Le conducteur pourra avoir une mention au livret ligne, qui lui dira que, dans telle ou telle gare, il pourra se mettre en mouvement, en marche à vue, jusqu'à ce qu'il voit la signalisation de sortie.

Voilà. Maintenant, je vais répondre à vos questions complémentaires.

Mme DEBAST, RS UNSA

Dans le document, il est indiqué que le conducteur obtient l'assurance que son train est prêt. Mais par qui l'obtient-il, si l'on n'a plus d'agent d'escale ? Parce qu'il y a quand même pas mal de procédures...

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Vous parlez du PPE. Le conducteur a ses propres essais à faire avant de se mettre en marche. Il y a une partie qui lui incombe. Pour le reste, il va l'obtenir de l'ASCT, quand il ne sera pas en EAS – notamment le fait que le personnel est complet. C'est le contact bord/bord ; c'est l'ASCT qui vient se présenter au conducteur. Ensuite, il y a encore un troisième cas, c'est quand on est dans une gare où il y a un agent formation, si c'est du matériel remorqué et qu'il y a des essais de frein à faire. Là, les consignes locales vont prévoir que l'agent formation informe le conducteur que le train est prêt au départ.

Mme DEBAST, RS UNSA

Donc, on va peut-être quand même garder quelques chefs de manœuvre.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Ça va dépendre des endroits, effectivement. Dans les endroits où il y a de l'information, quand on n'est pas en automoteur, quand on est en matériel remorqué, il y aura toujours des formations de train à faire, des bulletins de freinage, des essais de frein à faire... Donc, il y aura toujours une partie qui incombera au sol, dans ce cas-là.

Mme DEBAST, RS UNSA

Et pour revenir sur la gare de remaniement, Xavier : « en complément de la définition de la gare, lieu où le train est en cours de remaniement par ajout ou retrait d'un ou plusieurs véhicules composant le train ». Source de la définition : « définition non reprise dans les documents législatifs ou EPSF ». Voilà, tu as ta réponse, Xavier.

M. ROTOLO, RS CGT

Moi, il y a un truc qui m'inquiète, là-dedans, en tant que conducteur de train. L'autorisation de départ, c'est un élément indispensable, pour nous. Dans une procédure normale, quand tout va bien, tout va bien. Mais il y a une multitude de cas où l'on a besoin de l'autorisation de départ. C'est-à-dire que c'est toute la formation d'un conducteur qui est remise en cause. À aucun moment, vous ne parlez du volet formation. Parce que ça va être énorme. Moi, je vous le dis directement : il faut me refaire ma formation complètement, sinon je ne pars plus. On va être clair : c'est quand même un élément important l'autorisation de départ. Ce n'est pas rien.

Par exemple, les voies uniques temporaires : s'il n'y a pas le personnel, si toutes les procédures ne... Comment va-t-on faire ? Et tout cela au mois de décembre ? J'ai de gros doutes.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Je vais commencer la réponse, et puis tu pourras compléter, Christophe.

Vous avez raison, aujourd'hui, l'autorisation de départ, c'est important, parce que le système est conçu comme ça. Donc, aujourd'hui, bien sûr que c'est un geste important. Demain, c'est un autre mode de fonctionnement. Il ne faut pas traduire par : « demain, il n'y a plus rien ». Demain, il y a le PPE, il y a le service terminé, il y a l'AUM, et on vérifie qu'il est l'heure. C'est donc un autre mode de fonctionnement, mais ce n'est pas « on part sans rien ». Il ne faut pas traduire par : « demain, on part sans précaution ». Demain, on part après avoir acquis un certain nombre de certitudes, que je vous ai énumérées.

Sur l'aspect formation, c'est vrai, je n'en ai pas parlé. C'est l'occasion de le faire. Bien entendu, il est prévu une formation des conducteurs en JFC2, et il est prévu aussi qu'il y ait une information à destination des ASCT et des agents sédentaires au deuxième semestre. On fera ces formations au deuxième semestre, parce qu'il faut qu'elles soient au plus près du changement, parce que si on les fait en début d'année pour un changement en fin d'année, et que ce n'est pas pratiqué entre deux, ce n'est pas très judicieux. Donc, bien entendu, le volet formation **il** est important. Et je laisse peut-être Christophe compléter pour la formation des conducteurs, puisqu'il est le tractionnaire.

M. ROTOLO, RS CGT

Juste pour compléter : vous avez une idée du nombre d'articles qui vont être modifiés, et qu'il va falloir assimiler en une journée ?

M. DUMOULIN, Direction Traction

Je parle pour les conducteurs aussi. Ce qu'il faut se dire, actuellement, c'est que la Direction Traction est en train de travailler sur le référentiel conducteur de ligne. Donc, tous les articles ne sont pas encore sortis. Ils ont normalement prévu de sortir le nouveau référentiel pour le mois de juin.

En parallèle, il y a la division formation de la Direction de la Traction qui est en train de bosser aussi sur le sujet, et qui a promis de donner le dossier pédagogique pour les formations des conducteurs pour cet été. Donc, les formations conducteur pourront commencer en septembre, si tout va bien. Donc, en fait – quoique ce soit, il ne faut pas croire que ce sera une mince affaire –, il y a beaucoup de cadres traction et beaucoup d'experts traction, comme moi, qui ont manifesté aussi leurs inquiétudes sur le fait. Et il faut savoir qu'il y a énormément de personnes qui travaillent là-dessus, et

que nous, nous serons vigilants sur ce qui va sortir ; on fera très attention à ce que la formation soit de qualité et qu'il n'y ait pas de souci de sécurité, suite à la formation.

M. WATTEBLED, CGT

Je reviens sur ce que je demandais. J'ai lu attentivement la recommandation, et vous dites que vous vous êtes appuyés là-dessus. Par contre, il y a un tas d'incohérence entre ce que vous écrivez là, et ce qui est marqué là.

L'article 102 explique : « agent chargé de donner l'autorisation de départ ». J'ai beau le lire et le relire. « Par un agent sédentaire, un agent de l'entreprise ferroviaire... »

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Excusez-moi, il s'appelle comment votre texte, parce que je ne suis pas sûr qu'on ait le même.

M. WATTEBLED, CGT

Départ des trains, RC a-b. C'est la référence que vous avez donnée.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Dossier n° 2.

M. WATTEBLED, CGT

Oui.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Je n'ai pas la même chose à l'article 102. Cela m'étonne.

M. RABIER, Président

C'est le document actuel, ou c'est le futur ?

M. WATTEBLED, CGT

Je ne sais pas, moi. C'est ce que j'ai trouvé dans Digidoc.

M. RABIER, Président

Là, ce que j'entends, c'est l'ancien S2-6 : c'est le référentiel actuel, monsieur WATTEBLED.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

On n'a pas le même document.

M. WATTEBLED, CGT

D'accord. Donc, moi, ça me pose souci. Vous nous donnez un document à travailler, pour un sujet si important : il y a ça, il y a ça. Vous nous donnez des références. Disciplinés, on va voir dans Digidoc. Moi, je tombe là-dessus, je le lis attentivement, et puis vous me dites que ça ne correspond à rien.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

C'est la même référence, mais simplement, c'est un nouveau texte.

M. WATTEBLED, CGT

Dans ce cas-là, quand vous présentez un sujet aussi important, vous nous mettez tout dans la besace. À quoi ça rime, de travailler sur un sujet, si on n'a pas les bons

éléments ? C'est problématique, ça. On doit croire vos paroles, vous croire sur parole. Là, on est sur un sujet où il y a des morts tous les ans. Sur des sujets comme ça. Il y en a eu un récemment – enfin, il y a quelques années –, à Maubeuge, par exemple. Lors d'un départ d'un train, il y a une dame qui est passée en dessous. On parle de vie humaine des usagers. On parle de conditions de travail, et vous nous remettez ça tranquillement, et vous nous dites que tout va bien dans le meilleur des mondes, avec des références qui ne correspondent pas. Moi, ça m'énerve.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

On est d'accord que c'est un sujet important. C'est pour cela que je suis venu vous en parler. La référence, elle est bonne. Simplement, il y a une référence actuelle, et une référence future. Le texte, on va vous le donner : il n'est pas secret. Il n'y a absolument pas de volonté de cacher le texte. Et donc ce texte, je vais le passer au Président, qui vous le transférera. Il n'y a aucun problème là-dessus.

M. RABIER, Président

On n'est pas du tout dans la logique de planquer des textes EPSF, mais à la lecture de ce que vous lisiez tout à l'heure, c'est l'ancien RGS, que je connaissais par cœur il y a une certaine époque (S2C), qui donnait les principes de départ des trains, et qui a été retraduit en texte EPSF il y a plusieurs années. C'est bien le même texte, mais ce que l'on vous donnera nous, ce n'est pas le texte actuel que l'on trouve effectivement dans Digidoc, c'est le texte futur, qui impacte et qui fait que nous sommes là aujourd'hui à en parler.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Texte qui est public ; il est sur le site de l'EPSF.

M. RABIER, Président

On va vous le donner, par facilité.

M. WATTEBLED, CGT

Monsieur RABIER, j'entends ça. Mais comment voulez-vous que l'on travaille sérieusement si on n'a pas les éléments ? Comment voulez-vous que l'on travaille sérieusement ? Donc, on doit vous croire sur parole.

M. RABIER, Président

On ne vous raconte pas des histoires.

M. WATTEBLED, CGT

Je n'ai pas dit que vous racontiez des histoires. J'ai dit que nous, nous avons besoin, pour donner un avis, d'avoir les éléments. On y travaille. On n'est pas des fanfarons. On fait ça sérieusement ; il nous faut les éléments. Si vous ne nous donnez pas les éléments, ça ne sert à rien, votre recto/verso.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

On va vous les donner, il n'y a aucun problème là-dessus. Il n'y a aucune volonté de notre part de cacher les textes. On va vous donner les textes, il n'y a aucun problème là-dessus.

M. ESPINOUSE, CGT

Surtout que c'est un dossier qui a déjà dû être traité. Parce que la mise en place de l'autorisation de départ, ça ne date pas d'aujourd'hui, quand même. On est d'accord. Rassurez-moi, parce que tout à l'heure, monsieur RABIER, vous avez dit qu'il n'y avait pas eu d'annonce, etc. Sauf que la mise en place de l'autorisation de départ, elle existe déjà sur Beauvais.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non, ce n'est pas la même chose. Là, vous confondez l'autorisation de départ donnée par un ASCT et le nouveau système AUM.

M. ESPINOUSE, CGT

Non, pas du tout. Sur Beauvais, c'est de l'EAS. Comme ça, c'est réglé. Il n'y a pas d'ASCT.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Oui, alors c'est de l'EAS ; il n'y a pas d'ASCT. Donc, c'est le conducteur qui part tout seul. On est d'accord. OK.

M. ESPINOUSE, CGT

C'est ça ; on est d'accord. Donc, il y a déjà un référentiel qui existe quelque part. Tout ça, ça a déjà été écrit.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non, c'est différent. Parce qu'aujourd'hui, il y a déjà un certain nombre d'endroits, où il y a eu un transfert du sol vers le bord. Il y a beaucoup d'endroits en France où effectivement, soit le conducteur part de lui-même, quand il est en EAS – c'est le cas à Paris Nord, à Beauvais, à plein d'endroits en France –, soit, quand on n'est pas en EAS, c'est l'ASCT qui part sans agent au sol. Il y a déjà plein d'endroits où c'est comme ça. Ça, ça existe avec la réglementation actuelle. Demain, c'est une nouvelle réglementation, que je viens de vous présenter. Le terme « autorisation de départ » disparaît, et à la place : « prêt pour expédition », « service terminé », « AUM », « on vérifie l'heure ».

Encore une fois, j'insiste bien sur le fait que ce n'est pas : « on abandonne tout et on ne prend pas de précautions ». Simplement, c'est une autre façon de fonctionner. Je comprends que cela puisse perturber. C'est très différent de tout ce qu'on a connu. Moi-même, je suis quand même assez ancien dans l'entreprise, et je n'avais connu que l'autorisation de départ, tel qu'elle existe aujourd'hui. Moi, à mes débuts, je l'ai fait, donner l'autorisation de départ aux trains. Donc, je comprends que ça puisse être perturbant. C'est un nouveau système, très différent de ce qui existe aujourd'hui.

M. ESPINOUSE, CGT

Oui, mais du coup, pour tout ce qui est voie unique – j'en reviens à la voie unique... Sur Beauvais, encore une fois, on a une ligne de voie unique. On a des signaux que le conducteur ne voit pas. Donc là, si j'interprète votre chose, ça veut dire que si c'est l'heure de départ, il va jusqu'au signal. Si le train qui doit croiser a trente minutes de retard, tant pis, on reste bloqué au signal.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Ça va dépendre. Actuellement, on est en train de regarder, gare par gare, où l'on a la visibilité des signaux, et où on ne l'a pas. Il y a des tournées qui sont faites par les experts des pôles S et de la Direction sécurité. C'est en cours. Christophe y va encore demain, je crois, en Picardie, pour en faire quelques-unes. On regarde au cas par cas si l'on a la visibilité du signal, ou non. Et quand on ne l'a pas, on va regarder avec Réseau quelles sont les conditions pour partir. Il y a une étude gare par gare.

M. RABIER, Président

Je remercie monsieur WATTEBLED d'être allé voir le texte actuel. Et vous avez complètement raison sur le fait que le régime d'exploitation actuel de la mise en mouvement de nos circulations évolue fortement ; il est complètement bousculé avec ce qui vient d'être annoncé là. On a simplement voulu faire une synthèse. Et le futur texte, même s'il s'appelle pareil, montre bien des écarts avec ce que vous souligniez tout à l'heure, avec le texte actuel. Vous avez complètement raison ; cela illustre complètement les grosses différences.

Jusqu'à ces dernières années, nous avons procédé à des transferts. C'est-à-dire qu'il y a eu des évolutions, mais dans le même cadre de l'exploitation, de la réglementation. On a fait ça quasiment dans toutes les régions, où il y avait des situations assez hétérogènes. Dans telle gare, c'était un agent, mais le week-end, il n'était pas là, c'était le contrôleur... On a harmonisé beaucoup, sans même parler des cas d'ANS, comme on a pu faire – ce que vous avez cité tout à l'heure.

Maintenant, on n'est plus dans les transferts, dans le cadre qui prévaut encore jusqu'à décembre. On va vers un autre régime d'exploitation de la mise en mouvement de la circulation. C'est quand même quelque chose d'assez différent qui oui, effectivement, pour les acteurs sécurité – on est quand même beaucoup autour de la table – peut être un peu interrogé. Moi, j'ai eu une sensibilisation, une demi-heure, parce qu'avant de vous en parler, je voulais bien comprendre, parce que cela bouscule notre expérience personnelle, aussi en tant qu'acteur sécurité.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Effectivement, c'est très différent de ce que l'on a tous connu, parce que je pense que même le plus ancien de cette salle a toujours connu l'autorisation de départ telle qu'elle existe aujourd'hui. Donc, c'est un gros bouleversement ; ça, on est d'accord là-dessus.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je vais commencer par m'excuser, parce que c'est le deuxième dossier que je ne comprends pas. Déjà, ce matin, je n'ai pas compris ; et celui-là, je ne comprends pas non plus. Je vais m'expliquer.

Ne prenez pas à titre individuel ce que je vais vous dire, mais plus sur la fonction que vous occupez. Je ne comprends pas qu'avec la fonction que vous occupez, vous veniez nous présenter ça aujourd'hui. Je m'explique, après.

Vous aviez quatre intervenants, pour qu'un train parte en toute sécurité, au jour d'aujourd'hui.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Quatre conditions.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Quatre conditions. Pour moi, quatre intervenants – l'agent de circulation, l'agent d'escale, le contrôleur et le conducteur –, pour qu'un train parte en toute sécurité. Demain, on enlève l'agent d'escale. Ça, c'est un choix. Expliquez-moi pourquoi l'ERF Mobilités fait le choix d'enlever l'agent d'escale dans ce schéma, qui était bien fait au niveau de la sécurité. Et moi, ce qui m'énerve – et je ne veux pas empêcher me débat sur le fond du dossier – ; je ne comprends pas qu'on nous présente ça, aujourd'hui, alors qu'on nous pond, à longueur de journée, que la sécurité, c'est la priorité. Et moi, ce qui m'énerve, comme Xavier, ce ne sont pas les documents qui manquent. On ne devrait pas nous le présenter, parce que ça ne devrait pas avoir lieu, ça. Comment, avec la fonction que vous occupez, monsieur PETRIAUX – et encore une fois, je ne parle pas de l'homme –, pouvez-vous essayer de nous vendre ça ? Ce n'est pas possible, avec la fonction que vous occupez aujourd'hui.

Je fais dégénérer un peu le débat sur le fond du dossier, mais moi je n'accepte pas que l'on me présente ça. Un intervenant sur le départ en toute sécurité d'un train avec des milliers d'usagers à l'intérieur, on l'enlève. Et l'on vient nous présenter ça tranquillement, et sereinement. Moi, je ne comprends pas. Je ne comprends pas pourquoi l'on fait ce choix-là. Et je suis un peu déçu que quelqu'un qui a la responsabilité d'un sujet aussi important que la sécurité essaie de relayer ce message-là.

Encore une fois, j'ai sûrement dû ne rien comprendre, mais plus sérieusement, je crois que j'ai très bien compris. Et je ne comprends pas que nous, nous laissions faire de nous présenter cela, aujourd'hui. Cela ne devrait pas être présenté, parce que ça ne devrait pas être mis en place. On ne joue pas avec la sécurité des cheminots et des usagers.

M. TROUCHAUD, UNSA Ferroviaire

Pour ce qui est de la directive européenne, elle dit que l'entreprise ferroviaire ne peut pas donner le départ pour une autre entreprise ferroviaire. C'est pourquoi on a changé. L'EPSF a fait des recommandations de séparation des missions entre Réseau et EF, pour clarifier les responsabilités de chacun. Donc, l'autre possibilité qui aurait pu être faite, c'était de laisser nos agents au sol, et donner aux autres EF la responsabilité de se débrouiller avec leurs trains à eux. Et non ne pas supprimer les gens d'escale, plutôt que de faire comme on veut faire.

Deuxième chose : ce que vous n'avez pas dit dans tout le document, c'est que pour la PPE, il y a une vérification de la signalisation en avant, une vérification de la signalisation en arrière. Je vais prendre le cas de ce que je connais bien : le TGV. À l'heure de départ, un conducteur va devoir aller en queue de train vérifier si sa signalisation d'arrière fonctionne, aller à l'avant du train pour voir si la signalisation fonctionne. Et seulement là, on va pouvoir prendre contact avec le chef de bord, pour savoir si le train est complet. Mais, savoir si le train est complet ; on ne sait déjà pas l'équipement prévu du train. Donc, on pourra juste contacter, peut-être, l'un des deux ACT. Est-ce qu'ils auront fait le contact entre eux ? On n'en sait rien.

Il faudra qu'il nous dise où il y a des PMR, parce qu'on va avoir cette responsabilité-là aussi. Et tout cela pour pouvoir faire un départ. Le départ à l'heure, il va être compliqué, avec les temps alloués à l'heure actuelle.

M. TAILLEZ, CFDT

Je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit. C'était déjà assez riche. Juste quelques questions complémentaires. Concernant la JFC2 ; est-ce un item de la JFC2, ou est-ce une JFC complète sur cet item-là ?

Ensuite, sur le calendrier de mise en conformité des textes réglementaires avant fin décembre 2019, est-ce que vous, en tant que responsable de la DSEM, vous êtes en capacité de mettre à jour tous les textes réglementaires – et il y en a pas mal à mettre à jour – avant la date butoir, ou est-ce que, effectivement, ça vous semble compliqué ?

Troisième question – c'est ce qu'on a repris un peu dans notre déclaration : ça concerne la période transitoire. On va avoir une période transitoire d'un an, où l'on aura des lieux, au niveau signalisation, qui ne seront pas forcément équipés, ou qui n'auront pas été déposés. Je voulais juste avoir votre avis sur cette période transitoire, sachant qu'elle risque quand même d'être non conforme avec ce qu'on donnera comme formation au conducteur, vu que ça créera des particularités de site, en fait.

M. FERTE, RS FO

Des questions complémentaires. Si j'ai bien compris, l'agent de conduite va devoir vérifier que l'équipement personnel est conforme. On va m'expliquer comment on va faire ça. Parce que moi, par exemple, si j'ai un contrôleur ACO sur mon train, officiellement, moi je suis EAS. Donc, je vais partir tout seul. S'il n'est pas là, je ne vais pas l'attendre. Parce que pour moi, je serai conforme en équipement.

Il y a aussi autre chose : on va nous faire faire – je dis : nous, parce que je suis agent de conduite – le service terminé du train, sachant que l'on n'est pas identifié comme du personnel SNCF, qu'on n'a pas d'uniforme, de casquette, etc. Donc, on va faire descendre des gens. Là, encore, au niveau risque, il faut m'expliquer comment cela va fonctionner. Parce que s'il n'y a plus personne pour faire descendre des gens à l'arrivée d'un train avant l'arrivée au dépôt, ça va être à nous de faire ça ?

Et puis, un dernier « détail » : c'est sur les journées de service. Je serais vous, j'y regarderais, parce que là, il va y avoir des temps à mettre en prise et en fin de service. Ça va allonger. Et au milieu.

M. ROTOLO, RS CGT

Moi, je vais revenir sur la formation. Pour moi, c'est indispensable. On a bien compris que l'on n'était pas d'accord. De toute façon, vous allez faire comme d'habitude : vous allez appliquer. On va arriver en septembre. Moi, j'ai fait ma JFC1 hier. Ça tombe bien, j'ai fait une voie unique temporaire. Puis à un moment, il y a eu un contournement intermédiaire. Il a fallu que je m'arrête, et puis que j'attende qu'on me donne le départ. On a appris ça hier : tu n'as pas le départ, tu ne repars pas. Il te faut un agent sur le terrain. On continue les formations : aller faire ce que l'on fait actuellement. Et puis, à partir de septembre, jusque décembre, vous allez former tous les conducteurs en une journée ? Il faut tout revoir, toutes les procédures. Tout ce que l'on a appris depuis 30 ans ; il faut tout revoir. Et vous allez faire une formation en 6 heures ? C'est ça qui est prévu ? Parce que dans votre dossier, le dossier formation est vide. Il va falloir qu'en trois mois, tous les conducteurs soient formés. Il va falloir mettre des trains à poil, parce que forcément, pour nous former, on ne sera pas là pour les conduire. Et je ne sais pas comment vous allez faire pour former des conducteurs, des anciens qui conduisent depuis 30 ans, et qui connaissent la réglementation par cœur, pour remettre tout à zéro. On remet les compteurs à zéro sur le truc de sécurité le plus

important dans notre métier. On est programmé pour ça. Et rien n'est prévu dans votre dossier. Comme le dit Xavier : deux feuilles, votre dossier. On n'a rien dessus.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

On va poursuivre les questions, et je ferai une réponse globale à la fin.

M. WATTEBLED, CGT

Pour revenir sur votre dossier. Moi, je ne me fie qu'à ça, étant donné que je n'avais pas la bonne version. La gare de remaniement : on a eu la réponse, merci. La gare de remaniement, ça n'existe pas, en fait. Moi, je ne sais pas. J'ai été formé comme vous, je pense, à la sécurité. On nous a bourriné le crâne pendant trois mois. Voilà, c'était la sécurité. Et d'ailleurs, ça reste toute sa vie, ça. Et tout ce qu'on dit en sécurité, c'est écrit dans un référentiel. Et là, vous vous permettez, dans une feuille, de mettre des choses : gare de remaniement. Allez, je mets ça, ça sonne bien. On sait ce que c'est... Vous rendez-vous compte de ce dont on parle ? Derrière, les recommandations. Pour le coup, ça, ça ne change pas – je viens de vérifier sur le nouveau – ; ça reste une recommandation. Il n'y a personne qui oblige à changer la donne. On peut modifier deux ou trois trucs. Après, dire comme argument : « en 1970... » : c'est encore une phrase pour dire que c'était archaïque, dans le temps. Sauf que la sécurité, vous le savez comme moi, voire plus, parce que c'est votre métier, elle n'est pas née comme ça. Elle est née après chaque catastrophe ferroviaire. Après chaque problématique, après chaque accident, après chaque mort, on a mis un truc en plus : une boucle. Et là, petit à petit, vous enlevez les boucles. Et l'on se retrouve avec un train en gare, avec un agent qui sera là, ou pas, parce que dès lors qu'il n'y a plus d'obligation à donner un départ, le train, il peut partir comme il veut. Il peut partir comme il veut. Il partira avec une porte ouverte, il partira avec quelqu'un sous le train. C'est normal. Quelle est la finalité de tout ça ? Pourquoi va-t-on au-delà des préconisations ? Pourquoi fait-on quelque chose qui est contraire, pour nous, à la sécurité ? Et pour vous, je pense, intérieurement, aussi.

Est-ce que derrière, il n'y a pas un souci de changer l'escale – c'est un lien avec le sujet de ce matin – en disant : l'escale, avec la filière Transport Mouvement, ça nous coûte trop cher ? Il y a des formations, des mises à jour, la visite médicale, etc. Ce n'est pas souple. On va mettre peu importe qui là-dedans ; on fera un départ commercial, et puis c'est réglé. Le premier pleu-pleu qui est là, on le prendra. Qu'il soit filière Transport Mouvement, ou pas, on le prendra, et ça réglera les affaires.

Derrière, il faut savoir quelles gares... Est-ce que ce sont toutes les gares de la région qui seront impactées par ce départ ? Parce qu'après, il y a des gares particulières. Il n'y a pas que des gares toutes droites : il y a des gares origine, aussi. Est-ce qu'elles seront impactées aussi ? Est-ce que demain matin, il y aura un grand jour, où l'on change tout, et l'on met en place votre doctrine qui baisse effectivement la sécurité ? Et puis juste pour rappel : avoir une filière Transport Mouvement sédentaire qui gère les départs de train, qui a une vision transverse de la sécurité, ça permet de régler quelques sujets de régularité – je vous le dis comme ça. Ça percute vite. Ça parle le même langage que les agents dans les postes d'aiguillage : on parle en numéro de train, on ne parle pas en horaire de train. Ça a l'air anodin, comme ça, mais c'est super important, je vous le dis. On a le même langage, parce qu'on a la même formation. Quelqu'un de la filière 26, ou quelqu'un d'autre n'ont pas le même langage, vous le savez très bien. Et puis, il y a une certaine souplesse, aussi : on peut aller vérifier une aiguille, etc. Il y a plein de choses que l'on peut faire pour justement régler ces départs

de train, ou cette régularité. Si vraiment on veut écouter ce que demandent les trois A – Xavier Bertrand –, en disant « on va faire un train de qualité, on va parler au client, etc. », il faut mettre les moyens. Et là, vous êtes en train de les enlever, par souci d'économie. Il faut peut-être regarder un petit peu et s'asseoir sur les 18 millions d'euros de marge sur la nouvelle convention...

M. WATTEBLED, CGT

Non, c'est 18 millions, là pour le coup. C'est vraiment 18 millions d'euros, la marge bénéficiaire que compte faire l'entreprise ferroviaire.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

D'autres interventions ? Je peux commencer à répondre ?

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Vite fait, juste dire : dans le temps, nos chefs disaient « sécurité, avant régularité ». J'ai l'impression que cela s'inverse.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

C'est toujours vrai : c'est toujours la sécurité en premier.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Pas avec tout ce que vous annoncez.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

L'un n'empêche pas l'autre. Il y a trois piliers dans l'entreprise : Prisme (la sécurité), H:00, First. Les trois piliers ne sont pas incompatibles entre eux, et notre devoir, c'est d'y travailler en même temps.

Je vais essayer de répondre à toutes vos questions, qui sont très nombreuses. J'ai entendu : « pourquoi choisissez-vous d'aller là-dedans ? » Encore une fois, on ne choisit pas. C'est l'EPSF qui impose le changement. Toutes les entreprises ferroviaires se doivent de respecter le texte de l'EPSF, même si ça s'appelle une recommandation. Ce sont les termes qui sont en vigueur à l'EPSF, mais on ne peut pas décider de s'asseoir sur le texte de l'EPSF et de faire comme s'il n'existe pas.

M. WATTEBLED, CGT

On respecte tous les textes de l'EPSF. On les respecte tous.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Oui, on respecte les textes de l'EPSF. Et d'ailleurs, quand on ne le fait pas, on est audité par l'EPSF. L'EPSF nous audite, et quand on ne respecte pas les textes, s'il nous arrive d'avoir des écarts – on n'est pas infaillibles –, on a des comptes à rendre, après, à l'EPSF. On est audité, et quand l'EPSF détecte un écart important, il va dans le bureau du responsable local – ça peut être le DUO ou le DET –, et il ne repart pas tant qu'on n'a pas pris de mesure conservatoire. Donc, bien sûr que l'on est tenu de respecter les textes de l'EPSF.

Pour continuer à répondre aux questions ; j'ai entendu : « pourquoi, nous, on ne continue pas comme avant, et pourquoi on laisse faire les autres EF de manière différente ? » Ce n'est pas possible. C'est un système ferroviaire. D'une part, l'EPSF et SNCF Réseau veillent à ce que toutes les EF soient traitées de manière non discriminatoire, égale. C'est un système ferroviaire avec une partie qui incombe à

SNCF Réseau, et une partie qui incombe aux EF. On ne peut pas imaginer qu'il y ait une EF qui fasse d'une façon, l'EF B, elle va faire autrement, l'EF C, elle va faire encore autrement. Là, ce serait vraiment la foire.

M. ROTOLO, RS CGT

Quelles sont les autres EF ? Quelles sont les autres entreprises ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Ce texte-là, il s'applique pour le voyageur, et pour le fret. Donc, pour le fret, vous savez qu'il y a beaucoup d'autres entreprises qui circulent sur le réseau ; il doit y en avoir au moins une trentaine. En matière de voyageurs, on a Eurostar et Thalys, qui sont des entreprises ferroviaires à part entière, on a Thello, sur le territoire, et puis il y en a certainement d'autres qui vont arriver dans les années à venir.

M. TROUCHAUD, UNSA Ferroviaire

Vous dites que l'EPSF nous impose ça. SSICF, qui est l'équivalent de l'EPSF en Belgique...

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Je connais. Entre parenthèses, en Belgique, il n'y a pas l'autorisation de départ telle qu'on la connaît en France.

M. TROUCHAUD, UNSA Ferroviaire

Le départ, il est donné par IOT. Pour les Français, puisqu'on est en partenariat avec la SNCB, c'est la SNCB qui est en charge de l'ouverture des IOT. Pour le Thalys, qui est une entreprise ferroviaire différente, ce sont les gens de Thalys qui s'en occupent. Et puis, pour Eurostar, ce sont les gens d'Eurostar. Et puis, pour Deutsche Bahn, c'est Deutsche Bahn. Donc, c'est faisable en France aussi.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Oui. Chaque entreprise ferroviaire s'occupe de ses trains, mais par contre, il faut que ce soit homogène. On ne peut pas imaginer que l'AUM soit donnée par une EF, et pas par une autre. Attendez, je finis de répondre aux questions, et après vous pourrez poser des questions supplémentaires, mais je vais déjà répondre à la série de questions que l'on a eues là.

À un moment donné, j'ai entendu parler des PMR. Quelqu'un a posé des questions sur les PMR. Effectivement, pour les PMR, il faudra un contact sol/bord. Quand on monte une PMR dans un train, il faut qu'il y ait un contact sol/bord, avec l'ASCT, quand on n'est pas en EAS, et avec le conducteur quand on est en EAS, pour dire : « je commence la prestation PMR ». On dit quand on la termine, et quand on l'a terminée, le train peut partir – ça fait partie du service terminé.

On m'a reparlé à nouveau des formations JFC2. La JFC2, elle est en cours d'élaboration par la Direction de traction, par TMS. Les gens de TMS sont des gens sérieux, quand même. Je ne doute pas de leurs compétences et de leur sérieux. Ils vont prévoir le cahier des charges qui va bien. Peut-être, juste complétez là-dessus, sur la JFC, puis je poursuivrai mes réponses après.

M. DUMOULIN, Direction Traction

Oui, en fait, la JFC2 n'est pas encore montée, donc on ne peut pas savoir si ce sera juste un thème, ou si ce sera une journée complète. Ça, on le saura à partir de cet été.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Ce sera élaboré par TMS, comme toutes les JFC. Encore une fois, je ne doute pas du sérieux et de la compétence de la Direction Traction.

M. ROTOLO, RS CGT

Je n'ai jamais remis en cause le sérieux. Je remets en cause la capacité de l'entreprise à former tous les conducteurs pour la fin de l'année. Et c'est sérieux.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Tout à fait.

On m'a posé des questions sur la capacité à écrire les textes réglementaires. Effectivement, on est conscient qu'il y a beaucoup de textes à écrire. C'est un vrai challenge de tout écrire à temps. On en est conscient. De ce fait, on a anticipé. On s'y prend longtemps à l'avance. On a des réunions régulièrement avec Réseau, pour que Réseau nous sorte les renseignements techniques à temps, et les CLE (les consignes d'exploitations) à temps. Ils nous ont promis de tout faire pour le milieu d'année, de manière à ce que nous, nous puissions, dans les établissements, écrire les CLO (les consignes locales opérationnelles), et les lilis. À la DSEM, on a la charge d'écrire les lilis. On a 55 lilis, je crois, à réécrire. C'est une charge de travail conséquente ; on le sait. Et de ce fait là, on anticipe. Il y a déjà des lilis qui sont en projet, et qui sont écrits (qui sont dans les ordinateurs), où il y aura une touche finale à mettre à la fin. On anticipe pour être prêts à temps, mais effectivement, on a bien conscience que c'est un gros travail. C'est quand même dans 8 mois, et ça fait plusieurs mois que l'on travaille dessus.

J'ai eu des questions sur l'équipement personnel : comment vérifie-t-on que l'équipement personnel est bon ? Effectivement, si on a un ASCT en code A, il faut vérifier qu'il est présent. Si l'on a un agent en code A4, quand on a une des 4 conditions, quand on est en EAS et qu'on a besoin d'un ASCT, on vérifie que le personnel en code A4 est là. Vous m'avez dit : si j'ai un ASCT en code ACO, je peux partir. D'un point de sécurité, vous avez raison. Tout à fait, je suis content de vous l'entendre dire. Bien entendu, quand c'est comme ça, il y a quand même un dialogue avec le COP. C'est comme ça que ça se fait, et après, il y a une entente avec le COP pour savoir si l'on part en opérationnel, sans l'ASCT ACO. Ça peut être bien pour les clients, si l'ASCT est pris par un incident par ailleurs. Ça peut être bien pour les clients de faire le train quand même.

M. FERTE, RS FO

Vous êtes en train de m'expliquer que l'agent de conduite va vérifier, ou pas, et après va se mettre d'accord avec le COP, ou pas. En gros, vous êtes en train de m'expliquer que vous allez transférer les missions des agents d'escale sur les agents de conduite. On a déjà assez de boulot comme ça. À un moment donné, on va arrêter de plaisanter. Vous prenez tout à la légère, mais moi, ça ne me fait pas rire du tout.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non je ne le prends pas du tout à la légère. Le contact bord/bord, aujourd'hui, il existe. Aujourd'hui, vous vous dites bonjour, avec l'ASCT. Il existe déjà aujourd'hui le contact bord/bord. Ce n'est pas quelque chose qu'on va inventer. Et le dialogue avec le COP, c'est quelque chose qui existe déjà aujourd'hui.

M. FERTE, RS FO

Non.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Pas systématiquement, mais quand vous avez un sujet au départ, il y a bien un dialogue qui s'installe avec le COP. De toute façon, la réponse, c'est que si l'ASCT est en code ACO, vous avez le droit de partir. D'un point de vue sécuritaire, cela ne pose pas de problème ; il est agent commercial, donc vous avez le droit de partir.

Quelqu'un a posé la question sur la vérification des rames vides. Là, effectivement, il y a une organisation locale à mettre en place ; donc, c'est la CLO qui déterminera qui vérifie que la rame est vide avant d'aller au garage, ou avant de partir en W. ça pourra être un agent au sol, ou ça peut être des annonces. En Transilien, on fait facilement des annonces. Il peut y avoir différentes manières de le faire. C'est vu localement, et ça figure dans les consignes locales.

Les gares de remaniements : ce n'est pas quelque chose que j'ai inventé, la gare de remaniement. C'est écrit dans le texte EF 4012, qui est le texte en projet, qui est la traduction par l'EF de nos obligations pour le 15 décembre. Et c'est dans ce projet d'EF 4012 que j'ai trouvé le terme de remaniement. Ce n'est pas une invention de ma part.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je me permets : je n'ai pas dit que vous l'aviez inventé. J'ai juste lu ce qui était écrit dans le projet du référentiel.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Très bien, cela me va bien.

J'ai entendu que vous étiez très pessimistes sur la sécurité. Encore une fois, j'insiste ce n'est pas : « demain, on part sans précaution ». Demain, ce n'est pas : « on a le droit de partir sans prendre de précautions ». Bien sûr que ce n'est pas ça. C'est un autre système. C'est un autre mode d'exploitation. Ça nous bouleverse tous, moi y compris. Je n'ai pas été formé de cette manière-là. C'est un autre mode fonctionnement, où l'on vérifie le prêt pour expédition, le service terminé, l'AUM, qu'il est l'heure. On vérifie ces 4 conditions ; on ne part pas les yeux fermés, de manière aveugle.

M. DELECOEULLERIE, FO

Excusez-moi, j'ai quand même une question. Est-ce bien Réseau qui aura la charge de donner l'autorisation de départ ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non, pas l'autorisation de départ. L'autorisation de départ, cela n'existe plus.

M. DELECOEULLERIE, FO

L'autorisation de mise en mouvement.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

L'AUM.

M. DELECOEULLERIE, FO

Qu'est-ce qui empêche de donner l'autorisation de mise en mouvement à l'agent d'escale, qui la retransmet au conducteur ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non.

M. DELECOEULLERIE, FO

Non, j'ai dit : qu'est-ce qui empêche de faire comme ça ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

C'est une tâche de sécurité qui n'est pas contractualisable. C'est Réseau qui doit le faire lui-même, parce que c'est de sa responsabilité.

M. DELECOEULLERIE, FO

Et Réseau le donne à un agent sédentaire de l'EF Mobilités, comme c'est repris dans la recommandation.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Non.

M. DELECOEULLERIE, FO

Si, c'est écrit comme ça dans votre papier.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Oui, mais dans les textes de Réseau, l'AUM n'est pas une tâche contractualisable. Réseau doit faire lui-même l'AUM, parce qu'il engage sa responsabilité avec l'AUM. Il doit le faire lui-même.

Dans vos questions, il y avait aussi des sujets sur l'escale, les correspondances, etc. Des études vont être faites gare par gare, pour savoir, ce qu'on maintient dans les gares. Bien entendu, on va s'adapter. Vous avez parlé du fait que le Conseil régional nous demande le triple A, mais le Conseil régional nous demande aussi d'avoir un fonctionnement plus économique qu'aujourd'hui. Bien entendu que l'on va adapter notre organisation à cette nouvelle donne. Donc ça, c'est un travail des semaines à venir...

M. DELECOEULLERIE, FO

Le Conseil régional vous demande de faire des... ?

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Aussi d'avoir un fonctionnement plus économique.

M. DELECOEULLERIE, FO

Aaah.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Il ne faut pas le cacher. Ne faites pas semblant d'être surpris, vous le savez très bien. Et donc, bien entendu que c'est notre devoir de nous adapter à cette nouvelle donne, et que cela va être le travail des mois à venir, d'ici fin décembre, de regarder comment on s'adapte à cette nouvelle donne, en étant le plus efficient possible. Maintenant, on n'a pas dit que l'on allait passer de tout à rien – c'est-à-dire de quelqu'un partout à

zéro personne dans toutes les gares de la région. Cela va être une étude au cas par cas. Il y a des correspondances, il y a du service, il y a des choses qui vont rester. Cela, ça va être étudié dans les mois à venir. On va s'adapter, mais on n'a pas dit non plus que ce serait le désert sur les quais, demain.

M. ROTOLO, RS CGT

Écoutez, vu la tournure des discussions, avec le nombre d'inconnues et le nombre d'études que vous devez faire. Je rappelle quand même que c'est un dossier d'information, d'initialisation. Deux feuilles. Vous devez encore faire plein d'études. J'ai l'impression que rien n'est prêt. Moi, je demande une interruption de séance, pour que l'on se rencontre, avec les organisations syndicales, pour voir comment l'on va faire. Parce que là, ce n'est pas possible. C'est la première fois que je vois un dossier comme ça. Vous allez faire des études, des études, des études... Rien n'est prêt. Les journées de formation ne sont pas prêtes. Vous allez étudier dans les gares comment l'on va faire. Moi, je demande une interruption de séance.

M. RABIER, Président

On est à 8 mois de l'échéance...

M. ROTOLO, RS CGT

Oui, justement, mais c'est un dossier d'initialisation.

M. RABIER, Président

On a souhaité vous informer très en amont, mais forcément, à 8 mois de l'échéance, on n'a pas tout fait, parce qu'on a encore 8 mois devant nous pour travailler.

M. ROTOLO, RS CGT

Les débats vont s'envenimer, on va s'énerver, puisqu'il y a trop d'inconnues. Vous ne répondez pas à nos questions.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Si, j'ai le sentiment de répondre à vos questions.

M. ROTOLO, RS CGT

Non. Je pense que l'on n'est pas prêt pour une présentation. Si les organisations syndicales sont d'accord, je demande une interruption de séance.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Oui, on va accorder une interruption de séance, monsieur ROTOLO.

M. RABIER, Président

Deux points : le principe d'un dossier d'initialisation, c'est, très en amont de quelque chose, plusieurs mois avant une échéance – et nous sommes dans ce cas-là. C'est la même logique pour le deuxième dossier, juste après, de vous donner les éléments en notre possession, avec des documents projet – vous les aurez ce soir, monsieur WATTEBLED, le vrai document projet complet.

M. WATTEBLED, CGT

Il faut les donner 15 jours avant, monsieur RABIER. Le reproche que l'on vous a fait ce matin, c'est qu'on a eu une phase d'initialisation au mois de juin, je pense – je ne sais plus –, et puis là, le 22 mars, on a une CSSCT, le 16 avril, un machin, et le 25 un

autre machin où l'on vote. D'un seul coup, tout se précipite. Là, on est dans le même schéma. On a plein d'interrogations. Il n'y a rien qui correspond à ce qu'on a lu. Il y a plein d'études encore en cours. On se demande comment cela va être mis en place, et on a bien compris que la responsabilité allait se reporter sur une seule et même personne : le mécanicien. Et, nous, nous ne pouvons pas admettre ça. On a demandé une suspension. On va en discuter, et puis on vous fera des propositions, je pense, dans 5 minutes.

M. RABIER, Président

Oui, vous l'aurez la suspension. Je finis ma phrase, pour vous dire que le principe d'un dossier d'initialisation, c'est par nature : poser le sujet, très en amont, et ne pas avoir forcément toutes les réponses précises que vous posez. Mais ces questions que vous nous posez sont extrêmement utiles, pour conduire ensuite les travaux qui sont devant nous. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire.

M. ROTOLO, RS CGT

Je comprends, mais il y a déjà une date limite qui est fixée. Ça va être mis en application pour la fin de l'année. C'est ça le problème. Il y a une date limite. L'ultimatum est posé.

M. RABIER, Président

Par l'EPSF.

La séance est suspendue de 15 h 40 à 15 h 53.

M. RABIER, Président

Je vous propose de reprendre nos débats. Vous synthétisez ?

M. KIKOS, CGT

Monsieur le Président, suite à cette interruption de séance, il a été convenu, entre toutes les organisations syndicales, qu'on puisse avoir à nouveau un point d'étape au mois de septembre sur le dossier, avec si possible la présence d'un représentant de l'EPSF. On sait également que ce dossier fait l'objet d'une présentation au niveau du CCGPF. Que l'on ait aussi un retour de cette présentation en plénière au CCGPF.

Dernier point : qu'une commission économique puisse se réunir avant le mois de septembre, sur le sujet. Donc, on arrête les débats, aujourd'hui, sur le point des autorisations de départ à compter du 15 décembre 2019.

M. RABIER, Président

Donc, je récapitule, pour voir si j'ai bien compris votre proposition, vos demandes. Un nouveau point d'étape sur l'avancement de ce dossier et ses conséquences sur les sujets formation et autres, bien évidemment, que vous souhaitez en septembre. Je ne vous cache pas que de toute façon, initier un dossier, ce n'est pas, ensuite, le ranger pour plusieurs mois et, d'un seul coup, arriver en novembre en disant : voilà ce que l'on fait. Ce type de dossier va effectivement bousculer un certain nombre de choses, et il aurait été nécessaire, de toute façon, indépendamment de votre demande, d'y revenir.

La présentation au CCGPF, elle a dû être faite le 9 avril, de mémoire.

Mme LE SAINT, UNSA Ferroviaire

Monsieur RABIER, en réalité, pour à peu près les mêmes raisons que celles évoquées par ces messieurs, autour de la table, le point a été reporté. Et le travail doit être mené par la commission sécurité du CSEC du GPF. Donc, pour les mêmes raisons, le point n'a pas été évoqué. Il est reporté.

M. RABIER, Président

D'accord, vous m'apprenez quelque chose, merci. Ce qui veut dire que la nature des débats, et les émois que cela peut créer ont été les mêmes, visiblement, au niveau central.

Par contre, j'entends « une commission économique ». Moi, je n'ai pas de passion, mais je ne sais pas si c'est bien la bonne commission. Est-ce que ce n'est pas une commission thématique, ou là, pour le coup, toutes les OS sont représentées ? Bon, si vous souhaitez une commission économique, c'est une commission économique, mais je ne sais pas si c'est la bonne commission pour traiter de ce sujet, qui est quand même un sujet « sécurité de l'exploitation ferroviaire ». Une commission thématique « sécurité », je rappelle, dans notre règlement intérieur, c'est trois personnes par OS. Ça fait 15 personnes. Chacun choisit des gens un peu du métier, un peu experts. C'est peut-être une autre formule que je vous propose. Mais maintenant, on a le temps d'y réfléchir.

M. ROTOLO, RS CGT

On a bien compris, quand même, dans les propos, qu'il y avait une dimension économique.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas parce qu'on traiterai ça dans une commission thématique « sécurité » qu'on ignorerait l'impact économique. C'est tout. Ça, on peut y revenir ultérieurement.

On acte cette conclusion, suite à la suspension de séance, et je remercie l'équipe de la DSEM.

M. PETRIAUX, DR DSEM HDF

Très bien, donc, on va vous laisser et je vous souhaite une bonne fin de réunion.

M. KIKOS, CGT

Pour être clair, c'est remettre en place une phase d'initialisation au mois de septembre, puisqu'on considère que celle d'aujourd'hui, y compris avec les références de document qui étaient différentes entre ce qu'on a pu avoir dans Digidoc et ce qui sera mis en place dans le futur. Ça ne correspondait pas du tout à ce qu'on a pu avoir pour préparer la réunion d'aujourd'hui. Donc, on voulait revenir en septembre.

M. RABIER, Président

Il n'y a aucune ambiguïté. J'ai parfaitement compris la demande, et l'on va y attribuer toute l'importance. Cela veut dire : une commission – à définir –, avant une deuxième présentation, plus riche, suite à cette commission. Donc, il y aura un deuxième dossier, qui ne fera pas deux pages, et qui évoquera aussi, plus en détail, les conclusions du national qui ont pu avoir lieu en parallèle. Je pense qu'on aura déjà des réponses plus précises en septembre, notamment sur les sujets traction que nous avons largement évoqués. Il n'y a donc pas d'ambiguïté pour moi, monsieur le secrétaire.

4) Phase d'initialisation des projets de réorganisation en gare de Lille Flandres au SA 2020

M. RABIER, Président

Le dernier dossier de la journée concerne un focus que nous avons souhaité faire sur la gare de Lille Flandres, qui est impactée – vous l'avez compris – par de nombreuses réorganisations à venir, disons-le ainsi. Nous savons – Pascal GRÉBAUX mieux que moi – qu'un certain nombre de personnels est inquiet. Ils ne comprennent pas encore complètement ce qui pourrait se passer demain.

Là encore, on a souhaité, très en amont, et bien avant même que Gares & Connexions ne s'expriment officiellement dans son propre CSE, ouvrir les débats avec vous, avec un dossier qui est clairement incomplet. Incomplet, non pas parce qu'on veut qu'il le soit ; incomplet parce que les directives, les ordonnances, et les arrêtés ministériels (s'il y en a) ne sont pas sortis. Un peu comme tout à l'heure, il y a des choses qui ne dépendent pas de l'entreprise SNCF, mais qui quelque part vont quand même nous impacter. On aurait largement préféré qu'il soit complet.

Est-ce qu'il y a une déclaration préalable ? Madame Corbin.

Mme CORBIN, CGT

Monsieur le Président,

Alors qu'une réorganisation vient juste de se mettre en place au 1^{er} avril à l'UO escale/vente TER de Lille.

Vous nous annoncez d'autres projets de réorganisations dans un avenir proche.

Force est de constater que les dossiers de réorganisations se succèdent à un rythme effréné. À peine une organisation est-elle mise en place que vous la remplacez par une autre.

La confidentialité des projets abordés ce jour avait été plus qu'entachée et la rumeur s'amplifiant, le mal-être des agents a ressurgi avec son lot de craintes et d'inquiétudes pour l'avenir.

Déjà en octobre 2018, lors du colloque TER sur la nouvelle convention, la CGT avait interpellé la direction et le vice-président Transport sur l'avenir de l'équipe services en gare de Lille Flandres.

Le 15 mars dernier, la CGT vous déposait une demande de concertation immédiate sur des sujets plus que préoccupants pour les agents d'escale de Lille Flandres.

Vous vous étiez engagés à nous fournir plus d'informations lors du CSE de ce jour.

Le 28 mars, lors d'un CSE, la CGT vous alertait à nouveau sur la nécessité de fournir aux agents des éléments fiables afin d'éclaircir, voire d'annihiler leurs inquiétudes.

Le 8 avril à 19 h 49, les membres du CSE recevaient les dossiers des projets de réorganisation de Lille Flandres...

4 pages plus tard, page de garde incluse, aucune réponse aux questions des agents.

Est-ce ainsi que vous considérez vos agents ?

Par ces procédés, vous accentuez la défiance des agents à votre endroit.

Pourtant, à l'issue de la DCI, l'ensemble des agents s'était concerté et avait décidé de vous faire confiance et d'attendre les annonces promises...

Les agents ne vous croient plus et vous n'arrivez pas à les rassurer et voilà pourquoi le 15 avril, tous les agents d'escale de Lille Flandres tous collègues confondus se sont mis en grève pour vous montrer leur mécontentement.

Vous allez sans doute nous répondre que les projets ne sont pas ficelés, que nous ne sommes qu'à la phase d'initialisation, que rien n'est acté...

Toutefois, gagez que le mal est fait et que seules des réponses tangibles rassureront les agents.

À vous lire, vous nous laissez croire que tous ces projets s'imposent à vous, que vous les subissez.

Vous voilà désormais chef d'orchestre sans baguette et mené par des décisions qui ne vous incomberaient pas.

Mais revenons sur les éléments apportés dans le dossier.

- 1. L'EPSF « impose » une évolution sur le processus des départs des trains. Tout d'abord, et après lecture de l'OP00845, l'EPSF recommande et n'impose pas !**

Les mots ont leur importance, surtout lorsque l'on parle de sécurité !!! En faite vous nous informez que les expéditeurs n'expédieront plus.

La CGT vous rappelle que l'autorisation de départ des trains est un élément essentiel du système ferroviaire et de la sécurité des circulations.

Dans ce cadre, les gestes métiers et les procédures ou organisations auxquels elle est associée sont d'autant plus importants qu'ils conditionnent sa bonne réalisation et donc la sécurité.

- 2. L'ARAFER exige un détournage du COE, mais aucune précision sur les postes concernés...**

- 3. G & C a décidé de faire évoluer sa prestation de base. Selon G & C, seuls 7 % des voyageurs fréquenteraient le kiosque accueil, avec un flux de près de 20 millions de voyageurs, il y aurait donc plus 1 400 000 voyageurs qui transiteraient par le kiosque accueil... une faible fréquentation, en effet... !**

Par ailleurs, dans les missions détaillées succinctement par G & C, il est indiqué que les agents remettent des enveloppes en cas de situations perturbées...

Preuve que les décideurs sont très éloignés du terrain, car il y a bien longtemps que les agents ne remettent plus d'enveloppes.

Informez-les que c'est désormais la G30 qui est en vigueur...

Sur l'externalisation des prestations PSH, l'argument que cela se fait déjà ailleurs n'est pas un argument intelligible, et vous le savez très bien.

Les agents en contact avec les personnes en situation de handicap peuvent vous le dire ; toutes les personnes prises en charge n'ont de cesse de souligner le professionnalisme, mais aussi la gentillesse et l'écoute des agents a contrario des agents prestataires.

Les agents d'escale sont un maillon essentiel dans la chaîne de la relation client, c'est par leur expertise métier que vous atteindrez la robustesse que vous convoitez.

- *Ils transmettent des informations*
- *Ils garantissent la sécurité*
- *Ils gèrent les situations perturbées*
- *Ils renseignent, orientent, conseillent.*

Les agents d'escale ont déjà connu de nombreuses réorganisations et suppressions de postes.

Le pire étant la suppression à deux reprises de l'accueil embarquement, puis sa remise en place avec un autre personnel.

Malgré tout, l'engagement et le professionnalisme des agents d'escale de Lille Flandres ne sont plus à démontrer, mais par vos réorganisations successives, ils en viennent à perdre le sens du travail.

En voulant dépourvoir vos agents des gestes métiers essentiels, vous les démotiver chaque jour un peu plus.

Comment imaginer la gare de Lille Flandres, 2^e gare TER de France sans expéditeurs, sans agents d'accueil ce serait un non-sens dans un établissement tourné vers la relation client.

Voilà pourquoi, la CGT vous demande une fois pour toutes de prendre la pleine mesure de la situation actuelle et future que vous allez présenter à vos agents qui, je le répète, n'ont jamais failli dans l'exercice de leurs missions.

La CGT vous demande de reconsidérer vos projets de réorganisations.

Merci de votre attention.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Merci pour cette déclaration. Sur un certain nombre de points, je comprends et j'adhère à ce que vous avez pu dire : le mal-être que peuvent ressentir les gens face à un certain nombre de réorganisations. Deuxièmement : l'engagement, au quotidien, des agents face aux usagers (ou clients, ou voyageurs). Là-dessus, je n'ai pas de sujet particulier. Et c'est la raison pour laquelle vous m'aviez interpellé, à un moment donné, sur des rumeurs qui se produisaient, et c'est la raison pour laquelle nous avons décidé de faire ce dossier d'initialisation, qui, oui, doit amener des réponses – ou « devait » amener des réponses. J'y reviens juste après ; ne passons pas aux conclusions tout de suite. Dossier qui vient, au vu des éléments que nous avons, un peu en avance de phase par rapport au dossier de Gares & Connexions. Le dossier Gares & Connexions – et je vais parler en toute transparence – devait être présenté par Gares & Connexions fin mars. C'est ce que l'on avait comme information. À partir du moment où j'avais, fin mars, l'expression de Gares & Connexions au niveau du CSE de Gares & Connexions, les choses pouvaient se dérouler, au moins en termes de présentation et de travail, puisque l'on sait bien que derrière, il y a du travail.

Aujourd'hui, sur les 4 sujets – puisqu'il y a aussi le SA 2020 –, je vais revenir point par point, pour voir où l'on en est, et comment les choses s'orientent.

Sur le sujet de départ des trains EPSF, on vient de vous en parler. Il y aura un CSE au mois de septembre qui va traiter tout ça, mais de façon globale. Or, on sait très bien que pour Lille Flandres, malgré tout, il y a une procédure particulière, qui est liée à la borne Seifel. J'y reviens après. Je reviendrai sur tous les sujets.

Sur l'ARAFER, aujourd'hui, les choses sont juste totalement instables. Sur l'ARAFER, lié quand même à la réforme ferroviaire, je rappelle que la demande de l'ARAFER est que dans les plus grandes gares, dans un premier temps, d'ailleurs, les tâches qui sont réalisées pour Gares & Connexions soient réalisées par des salariés de Gares & Connexions. Et que les tâches réalisées pour l'entreprise ferroviaire soient réalisées par l'entreprise ferroviaire.

Le sujet s'appelle le détournement, c'est-à-dire : bien comprendre ce que fait Gares & Connexions, et ce que fait l'entreprise ferroviaire. Tu peux me reprendre, Raphaël, si jamais tu sens qu'il faut ajouter quelque chose en élément de compréhension. Je fais un appel du pied, parce que de temps en temps, je suis dans mon truc, et puis je peux louper quelque chose (et c'est enregistré).

Le détournement consiste à savoir quel poste travaille majoritairement pour Gares & Connexions, et quel poste travaille majoritairement pour TER. Ce « majoritairement » est actuellement estimé à 51 %. On peut donc considérer que si l'on va au bout du système, toutes les personnes qui travaillent pour des tâches de Gares & Connexions à plus de 51 % devraient rejoindre Gares & Connexions, et que toutes les personnes qui travaillent en deçà de ce pourcentage seront pour les tâches à réaliser par l'entreprise ferroviaire et par TER, pour le coup. Vous comprenez bien qu'à partir du moment où l'on dit 51 %, ça veut dire qu'il en reste 49. Donc, si la personne part avec 51 % de ses tâches à Gares & Connexions, les 49 autres, si tant est que l'on arrive pile à 51, ce sont quand même des tâches à réaliser. Jusqu'à preuve du contraire, on ne fait pas encore trop de tâches inutiles à l'escale de Lille Flandres.

L'objectif, c'est de se dire : comment réorganise-t-on l'ensemble du système, pour que nous soyons « arafero-compatibles », et que l'on puisse réaliser toutes les tâches dans les meilleures conditions possible.

Si je vais, dans mes éléments de compréhension, aujourd'hui, qui sont au conditionnel. Tout ce que je dis là, c'est vraiment du conditionnel, parce que je ne suis pas Gares & Connexions. Qu'est-ce que ça pourrait faire demain ? C'est une répartition différente des tâches, au COE particulièrement, entre Gares & Connexions et TER, avec des agents qui seraient donc répartis dans les deux SA – si je me projette à l'horizon 2020.

Cela n'entraîne pas de productivité, puisque ce n'est pas l'objet. Est-ce que ça va coûter la même chose, ou plus ? Je n'en sais fichtre rien aujourd'hui, parce que l'on sait très bien – et je le fais en toute transparence – que si on avait une organisation imbriquée, c'est qu'elle est performante. Et quand on désimbrique un petit peu, le risque de performance est moindre.

Pour être là encore en totale transparence, il faut traiter le sujet de « qu'est-ce qu'il y a à faire à Gares & Connexions et qu'est-ce qu'il y a à faire à TER, et avec quelles compétences » ? Les compétences, on les a, mais il faut bien qu'on se répartisse tout ça. On n'en est pas là, aujourd'hui. Je pensais pouvoir en être là aujourd'hui. Je n'en suis pas là aujourd'hui, parce que nous avons d'ailleurs, là encore, organisé à notre demande une réunion à Gares & Connexions, il y a une dizaine de jours. Elle a été

annulée en dernière minute, considérant qu'ils n'avaient pas suffisamment d'informations pour avancer de façon stable sur ce sujet. Ça, c'est la deuxième chose.

La troisième chose, c'est l'évolution de la prestation de base, avec d'un côté l'accueil général, et de l'autre, la prise en charge des PMR. On est toujours sur de la prestation de base qui est normalement faite par Gares & Connexions. Par rapport à ce que je vous disais, les deux sujets sont différents. La prestation de base, c'est ce qui impacte le toucher de gare, et donc le prix payé par les entreprises ferroviaires que, pour Gares & Connexions et pour les entreprises ferroviaires – parlons clair –, nous voulons le plus petit possible.

L'accueil général serait donc plutôt commandé à 0 ; donc, fin d'accueil général en gare de Lille Flandres. Nous considérons qu'aujourd'hui, en gare de Lille Flandres, être sans accueil ne nous paraît pas la bonne idée. Nous sommes en train de regarder comment on peut créer, fabriquer, un accueil spécifique TER, pour que nos clients du TER – après, il y a la répartition des clients, c'est comme ça – puissent être accompagnés en gare de Lille Flandres.

Bien évidemment, c'est un modèle qui est totalement différent de ce qui existe aujourd'hui, en termes de prestations et donc de coût de toucher de gare. Actuellement, les EF paient un toucher de gare. Faire baisser le toucher de gare, c'est une chose, mais cela entraîne un réinvestissement en effectif par TER de ces équipes.

Ce travail est en cours ; c'est écrit dans le dossier. Et nous avons une volonté d'avancer. Après, il faut trouver l'équilibre économique, et nous y travaillons.

Le sujet des PMR : là aussi, ce sont des sujets complexes, donc je dis les choses de façon cash. Sur la question des PMR, il y a un sujet d'externalisation qui date depuis le temps où l'on a externalisé les PMR en gare de Lille Europe. J'étais Directeur d'établissement. À l'époque, j'avais lancé le dossier d'externalisation des PMR de Lille Europe et de Lille Flandres. C'était passé dans les instances. La seule chose, c'est que nous avons externalisé Lille Europe, mais que – ou « et que », je ne vais pas dire « mais », parce que ce serait à regret, et je n'ai pas de regret là-dessus, parce que je pense que c'est une prestation qui est importante – à l'époque est arrivée l'évolution du fret, du coup des sureffectifs de personne, et du coup une décision de l'entreprise qui est de dire : pour l'instant, stop à l'externalisation. On garde ce sujet en interne. Depuis ce temps-là – je vais dire 10 ans –, le sujet de l'externalisation est resté dans les mémoires et dans les têtes. Régulièrement, à chaque DP, je devais m'exprimer sur ce sujet, très clairement. Et je disais : moi je n'ai pas de demande ; tant que je n'ai pas de demande, je ne bouge pas.

Aujourd'hui, la demande existe. Pour être une fois encore très clair : la demande existe, mais le sujet du détournement des prestations de base, pour Gares & Connexions, n'est pas stable sur la question du personnel et des équipes à prendre en compte sur ces sujets. Dit autrement : est-ce qu'une externalisation doit être réalisée rapidement, avant la fin de l'année, ou est-ce que, s'il n'y a pas externalisation, le transfert de personnel à Gares & Connexions doit être envisagé ?

Même si je ne sais pas comment les choses vont se présenter – là, je donne mon avis personnel –, le transfert est envisageable ; je ne sais pas si ce sera la solution.

M. WATTEBLED, CGT

Vous nous présentez ce dossier-là, avec un pourcentage. On ne sait pas comment cela va se faire : au doigt mouillé, ou avec des études ? Auquel cas, on n'a pas les

études. Vous nous expliquez que c'est une usine à gaz, et on n'a pas tous les éléments.

Dans le paysage de la gare, il y a Ouigo, il y a le TER, il y a Gares & Connexions. Un toucher de gare : on ne sait pas trop ce qu'il en est. Les PMR, peut-être qu'on les externaliserait. Et puis, on attend une future ordonnance.

Donc, vous nous présentez un truc : une équation à 4 inconnues. Pourquoi nous présenter un dossier si vous avez autant d'interrogations ? Ce que je veux dire par là, c'est que vous avez mis le doute – ou vos équipes ont mis le doute – ou une interrogation dans la tête des cheminots concernés à Lille Flandres. Et derrière, on s'aperçoit que ce sont juste des suppositions, des « peut-être », des « envisagés », « ça dépendra de », « on ne sait pas où veut en venir Gares & Connexions ». Pourquoi nous présenter un dossier, et pourquoi mettre ça dans la tête des cheminots maintenant ?

J'ai oublié le truc sur les départs. On vient de prouver que ce n'était pas ficelé. Et puis le dernier point, c'était le SA 2020, où l'on n'a pas plus d'éléments. On a eu juste une présentation, mais on n'a pas encore les horaires, les dessertes, etc. Et vous nous présentez un truc comme ça. Hier, il y a quand même eu quelque chose qui n'est pas anodin : 100 % de grévistes à Lille Flandres. 100 % de grévistes à Lille Flandres ! Vous avez mis un bazar là-dedans, sans avoir d'éléments. C'est quand même un truc de fou.

M. GRÉBAUX, ERC DET

On n'a pas mis le trouble. Les choses sont connues. Il ne faut pas prendre les gens pour ce qu'ils ne sont pas. C'est-à-dire que les rumeurs, les questionnements, le bon sens aussi, parce que les gens savent réfléchir, ils voient bien leur environnement, font qu'à un moment donné, au vu de ce dossier et compte tenu... Je suis d'accord avec vous sur l'équation à 4 inconnues. C'est pour ça que l'on fait ce dossier. À un moment donné, nous aurions pu avancer sur un sujet, au fur et à mesure que les sujets se dévoilent. La seule chose, c'est que si je reviens sujet par sujet, au fur et à mesure que ceux-ci se dévoilent, je suis en évolution continue de l'escalade de Lille Flandres. On s'est posé longuement la question avec Véronique VANDECANDELAERE, la DUO, et l'équipe de Raphaël : est-ce qu'il vaut mieux traiter les sujets les uns après les autres ? Mais vous allez nous taxer – et vous auriez raison de : « oui, mais enfin, il y avait des choses derrière, vous ne nous l'avez pas dit, donc on remet en place une organisation et trois jours après, on y revient, parce que c'est totalement instable ». Je vous aurais dit « oui ». En même temps, est-ce que le fait que je sois instable m'empêche de parler ? Moi, je dis « non », parce qu'il est impératif, à un moment donné, de pouvoir au moins avoir ce débat, ici, et du coup, ouvrir le travail de façon plus libre, d'ailleurs, que ce que l'on aurait pu faire si le dossier n'était pas présenté en CSE. J'ai eu une DCI là-dessus. Je me suis exprimé là-dessus. Mais il me paraissait important de présenter ce dossier. Je pensais pouvoir dire des choses – je vais continuer à en dire, après –, mais la transparence et l'honnêteté m'obligent à dire que si je ne sais pas ce que Gares & Connexions exprime, je ne peux pas vous l'exprimer.

M. ROTOLO, RS CGT

Attendez, je veux bien vous écouter parler. Je vous l'ai dit : vous aimez bien parler. C'est très bien, mais nous, nous sommes là pour avoir des réponses. On a bien compris que vous n'êtes pas en capacité de nous apporter des réponses. C'est le brouillard le plus complet.

Pour moi, on n'est dans le même dossier qu'avant. Le dossier n'est pas finalisé, vous n'avez pas les éléments de réponse. Je veux bien vous écouter pendant des heures. C'est très vivant, mais à un certain moment, si vous n'avez pas les éléments de réponse à apporter, je ne vois pas pourquoi on continuerait cette séance autour de ce dossier-là. Et moi, je pense – et je regarde mes autres camarades – qu'il faut faire la même demande que pour le dossier d'avant : un report de la phase, jusqu'à ce que vous ayez tous les éléments en votre possession. Si l'on fait juste des réunions pour se parler... On peut s'éviter ça. On peut s'épargner des réunions...

Le projet tient sur deux feuilles, et vous nous dites directement : « je n'ai pas tous les éléments ». Plus que ça : « je n'ai aucun élément à vous apporter ». Donc, moi, comme pour le dossier précédent, je pense qu'il faut demander un report.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je suis assez d'accord avec ce qui vient d'être dit. Malheureusement, le dossier est assez vide. Oui, il y a beaucoup d'études qui sont en attente. La seule chose qui est quand même attristante, je pense, c'est cette peur qui a été mise auprès des agents. Aujourd'hui, on avait peur, avec la mise en place des CSE et des CSSCT, et la suppression des CHSCT – je sais qu'on ne va pas refaire les ordonnances –, qu'il manque cette proximité. Aujourd'hui, dans notre malheur, on a la chance d'avoir madame Corbin qui travaille en proximité avec ces agents et qui est elle-même impactée par tout ça. Mais si on n'est pas attentif, on n'est pas au courant de ce qui se passe.

C'est malheureux que l'on ait appris qu'il allait se passer ça par les agents du terrain, et pas... Ce dossier, même s'il est vide, on aurait dû le savoir avant que les DPX ou la DUO – je ne sais pas qui en a parlé aux agents – n'en parlent aux agents. Parce que comment voulez-vous que l'on fasse de l'accompagnement et que l'on tienne nos missions, en tant que membre qualifié, ou élu en CSSCT, si l'on n'est pas au courant de ce qui va se passer ? Du coup, on ne peut pas accompagner les agents comme on pouvait le faire auparavant en CHSCT. Je pense que sur cette question-là, ou que ce soit en Picardie, sur d'autres dossiers qu'on a pu voir en CSSCT (des suppressions, des réorganisations...), il faut désigner des gens des CSSCT, pour accompagner les dossiers, et pour avoir un regard attentif, plus poussé, sur chaque dossier.

M. RABIER, Président

Sur la méthode : quand on a des dossiers dont on a un certain nombre d'éléments, avec un contexte et une vision globalement claire, mais qu'il y a un travail à faire sur un temps certain, on l'initialise, on fait travailler la ou les CSSCT, suivant la nature du sujet, et ensuite on repasse en plénière. Ça, c'est le circuit que l'on connaît tous, et que l'on appliquait déjà. Dans le fonctionnement CE, c'était avec les CHSCT, et maintenant c'est avec les CSSCT.

Cependant, la différence, pour le dossier qui nous impacte là, en fin d'après-midi, c'est que oui, il y a un certain nombre d'inconnues – je reprends les mots de monsieur WATTEBLED – qui créent de l'attente, du doute, des questionnements et, potentiellement, des RPS. On ne le nie pas.

Après, il y a deux attitudes. Ça me rappelle les débats d'il y a quelques années – ça remonte maintenant à très longtemps –, où il y avait des contrôleurs qui disaient : « je n'ai pas de réponse du PC, je ne sais pas quand on va repartir : que voulez-vous que je dise au voyageur ? ». « Je vais attendre d'avoir une vraie information pour pouvoir leur parler ». Sauf qu'on a tous compris, très rapidement, que les gens, même s'il n'y

a pas grand-chose à dire, ils veulent quand même être au courant de l'état d'avancement du dossier. Ce qu'on fait simplement aujourd'hui – je reprends les propos de Pascal GRÉBAUX : en toute transparence, on vous dit les choses. Vous êtes au même niveau d'information que nous. On ne sait pas comment l'affaire Gares & Connexions va se terminer, aujourd'hui, le 15 avril 2019. Il y a plusieurs options ; elles sont sur la table.

Je ne suis pas en train de dire que l'on peut faire cesser les inquiétudes des agents. Je vous dis qu'on attend des dispositions législatives. Elles vont sans doute arriver, pour nous, trop tardivement. Ce qui fait que Gares & Connexions est dans une forme d'attente, lui aussi, et qu'il a décalé des choses. Néanmoins, il y a eu des réactions, il y a eu des rumeurs, il y a eu une DCI. On ne peut pas ignorer qu'il y a des gens qui s'inquiètent... Nous, on fait notre boulot de manager, j'ai envie de vous dire. On dit : « voilà où l'on en est ».

Quelques points, et puis je laisserai la parole à Pascale GRÉBAUX, et à l'assemblée.

Lille Flandres, ce n'est pas une petite gare, pour le TER Hauts-de-France. C'est une pièce maîtresse du futur service qu'on envisage à la fin de l'année. C'est-à-dire que si Lille Flandres s'enrhume, le TER est malade. Donc, il faut que cela marche, Lille Flandres. Je vous le dis quand même, parce que c'est le TER qui le dit ; c'est le DET, et c'est moi, par délégation du DR. Lille Flandres, il faut que cela marche. Donc, on n'est pas dans une politique consistant à dire : « on va tirer profit de toutes les futures dispositions (départ, volonté de Gares & Connexions, etc.), pour faire table rase de ce qu'il y a aujourd'hui ». Ce n'est pas comme cela que l'on voit le sujet.

On veut donc une plateforme à Lille Flandres qui fonctionne bien. On ne sait pas non plus clairement encore – parce qu'il y a du TGV, à Lille Flandres ; c'est une gare TER, certes, mais il y a aussi des prestations TGV qui sont faites par des agents...

Mme CORBIN, CGT

Il y a du Ouigo aussi.

M. RABIER, Président

Oui, quand je dis TGV, c'est Voyages et Ouigo. InOui, Ouigo : toute la gamme. Il y a aussi des discussions avec Voyages, sur les prestations de demain, avec ces nouveaux trains Ouigo qui ont commencé il y a quelques mois. Ça aussi, il faut que cela se stabilise. Une fois que l'on aura tous ces éléments-là, bien évidemment, on va pouvoir construire. Mais il nous paraissait complètement malhonnête de dire : « on attend d'avoir toutes les informations, puis on vous le dira une fois qu'on saura tout ». Parce que pour le coup, là, vous reviendriez vers nous en disant : « vous ne nous dites même pas ce que vous savez, et vous auriez raison de dire ça.

Nous-mêmes, nous sommes extrêmement frustrés de cette situation-là. On aimerait bosser, nous, avec quelques certitudes : comment ça marche, qui est transféré, ou pas, quelles sont les dispositions ? Ces sujets-là ne sont pas tranchés à l'heure où je vous parle. Voilà ce que je voulais vous dire.

M. WATTEBLED, CGT

Juste un mot : vous êtes toujours pressés à mettre en place des choses. Les agents, ils ne se sont pas mis en grève hier – ils ont perdu une journée de salaire –, juste comme ça... Non. Ils ont dans la tête ce qu'on leur a bien mis. On leur a mis des choses dans la tête. Ils ne l'ont pas sucé de leur pouce que peut-être, la bulle, elle allait

dégager. On leur a dit que la bulle allait dégager. On leur a dit qu'ils n'allaient plus donner le départ, qu'il n'y allait plus avoir de chefs de service ou d'expéditeurs. Ils ne l'ont pas sucé de leur pouce. Ça veut dire que vous êtes toujours à mettre des dossiers en application – le dossier d'avant, il est pareil – sans avoir les certitudes. L'ordonnance, elle n'est toujours pas sortie, que vous « supposez que... » « Vous supposez que... » On ne peut pas travailler comme ça, ce n'est pas possible. Et même vous, vous ne pouvez pas travailler comme ça.

M. GRÉBAUX, ERC DET

J'entends, mais je puis vous assurer que les informations ne viennent pas forcément de nous, et qu'à un moment donné, quand j'ai quelqu'un qui passe dans la gare et qui dit que la bulle accueil va être supprimée, ce n'est pas moi qui le dis. C'est qu'il a entendu quelqu'un le dire, et qu'il va semer le trouble dans l'équipe. Et quand je l'ai su, par deux fois, par deux personnes ; elles se sont pris toutes les deux une... voilà. Mais à un moment donné, le mal est fait. Le mal est fait.

En plus, il faut quand même savoir que le sujet des PMR n'est quand même pas un sujet neuf. Donc, on sait que c'est un sujet qui glougloute, avec tout le respect que je dois aux gens qui sont concernés. On sait que c'est un sujet, et l'on vient me mettre le trouble à un moment donné, par deux personnes qui passent dans la gare et qui disent : « tiens, tu sais que demain c'est moi qui vais te commander parce que tu vas passer à Gares & Connexions ».

M. WATTEBLED, CGT

L'histoire du PMR, c'est une obligation européenne, pour le coup. Vous devez être en capacité, dans toutes les gares, même le PANG. C'est une obligation, et vous ne la respectez même pas. Vous dites qu'on nous impose une recommandation, par contre, ce qu'on vous impose : je ne le fais pas parce que je n'ai pas les moyens.

M. RABIER, Président

Je suis désolé, je rebondis : sur Lille Flandres, les PMR sont pris en charge totalement, et demain, quel que soit le scénario, elles seront prises en charge totalement. La seule chose, le changement fondamental, c'est : « est-ce que j'ai externalisé, ou est-ce que ce n'est pas externalisé ». Le service sera rendu. Je ne vais pas dire « le même » ou « pas le même », parce qu'après, ça fait des éléments de valeur, mais le service sera rendu. Pour moi et pour les équipes, c'est quand même important de savoir si c'est externalisé ou pas, me semble-t-il.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur RABIER, vous dites, en gros : « on ne connaît pas les décisions des activités ». Bienvenue, dans le monde de la gestion par activité. C'est super performant, la gestion par activité. On y est confronté. On y est en direct, là. Chacun fait ce qu'il veut, et on attend les décisions des uns et des autres. Et on le sait très bien : cela a un impact sur toutes les activités. Chaque activité qui prend une décision a un impact sur une autre activité. Voilà les avantages de la gestion par activité.

M. KIKOS, CGT

Pour synthétiser les interventions de Xavier et David, sur les documents et les informations que l'on a, ou que l'on n'a pas – on ne remet pas en cause votre transparence, monsieur GRÉBAUX, loin de là –, je vais faire référence au règlement intérieur, sur les échanges que l'on doit avoir en plénière CSE, et rappeler que « les

réunions doivent permettre au Président d'apporter aux représentants du personnel les informations qui leur sont nécessaires pour comprendre les objectifs poursuivis, et apprécier les résultats obtenus ». Plus loin : « le CSE disposera d'informations précises et écrites sur l'ensemble des éléments d'un projet, transmises par la Direction, d'un délai d'examen suffisant et, la réponse motivée », etc. Cela fait aussi référence au point précédent. C'est ce qui coince ; c'est qu'à un moment donné, on ne devrait même pas être au même niveau d'information que vous. Tout ce que demandent les organisations syndicales, c'est d'avoir une information écrite plus claire, plus précise, qui nous permette d'émettre un avis, et d'informer les cheminots, etc.

Je réitère la demande de David ROTOLO, de reporter ce point d'initialisation lorsque l'on aura des informations plus précises et claires, pour ce dossier.

Mme CORBIN, CGT

Comme je vous l'avais dit, nous attendions beaucoup de cette journée, c'est d'ailleurs pour ça que j'ai demandé à siéger et que mon poste, du coup, n'est pas tenu. En fait, j'aurais pu rester au boulot, parce que je n'ai pas d'éléments. Comme vous l'avez dit : on est au niveau d'information zéro. Toutefois, demain, je retourne quand même travailler. Je suis quand même ACM, donc je suis chef d'équipe, en plus de mes missions syndicales. Que vais-je dire à mes collègues ? Je vais leur dire : on s'est tenu correctement pendant 15 jours/un mois, parce qu'on avait confiance en monsieur le directeur... Monsieur le directeur, il est toujours au niveau zéro, à cause de Gares & Connexions. Gares & Connexions, comme vous l'avez dit, qui n'arrête pas de nous narguer, puisque c'est le bureau d'à côté, en nous disant : « bientôt, c'est fini le poste d'annonceur, bientôt c'est fini ceci... » Ça va finir en bagarre, je pense, avec Gares & Connexions qui est à côté, et ça pourrait les épuiser.

Je vous l'avais dit lors de la DCI : vous avez des jeunes embauchés, qui avaient été embauchés pour les expéditions des 24 000 et 25 500, et qui pleurent. Voilà. Donc, je veux bien vous croire, on veut bien vous croire. D'ailleurs on vous a cru, puisque l'on n'a rien fait jusqu'à hier. Je vous ai dit : c'est à la lecture du document, où vraiment on a été déçus – de votre fait, ou pas, j'entends. Mais que va-t-on dire ? On ne sait même pas les dates de mise en place de Gares & Connexions, de toutes ces conséquences des 4 inconnues. Est-ce qu'il y aura de la productivité ? Ce sont les questions que l'on vous pose. Est-ce qu'il y aura de la productivité ? Est-ce qu'il y aura transfert ? Externalisation : on ne sait pas non plus. Est-ce que Gares & Connexions va nous faire le tour de reprendre le local qu'on nous avait donné face à la voie 16, et d'y installer une entreprise extérieure ? Parce qu'ils sont capables de tout, quand même. On nous a fait sortir du local PSH pour en faire un local de stockage, et la coque n'est toujours pas vendue. À mon avis, elle est réservée pour ça. Là encore, on va avoir des équipes d'accueil-embarquement, fait par Voyages, alors que c'est nous qui le faisons. On va avoir des PSH par une autre entreprise, dans notre ancien local, alors que c'est nous qui le faisons. Il faut vraiment en prendre la pleine mesure ; c'est pour cela que les agents ne vont pas bien.

Trop, c'est trop. On n'est pas contre l'évolution. Vous l'avez vu, on a fait preuve de beaucoup de bonne volonté dans l'évolution des métiers. Mais là, ce n'est pas possible. Que vais-je dire ? Et qu'allons-nous devenir ? Merci.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Concernant ce dossier, comme le précédent, on peut regretter la légèreté. C'est bien de vouloir travailler en transparence, mais en transparence d'aucune connaissance,

c'est un peu compliqué. Ce qui est encore plus compliqué, c'est quand, sur le terrain, il y a des bruits qui courent, des informations qui sont données. On ne sait pas par qui, ni d'où, ni comment, mais des informations sont données et mettent un stress chez les agents, qui demandent des réponses. Les réponses, on ne les a pas, parce qu'il y a 4 feuilles qui exposent un dossier où l'on nous dit : « finalement, on ne sait pas trop où l'on va, mais on y va ». On verra bien plus tard.

Comme pour le dossier précédent, nous, on demande le report de ce point-là à un prochain CSE, avec sûrement des réponses aux questions qui ont été apportées dans les déclarations et dans les interventions, pour pouvoir étudier beaucoup mieux ce point.

Mme DEBAST, RS UNSA

Je ne peux qu'être d'accord avec ce qui vient d'être dit. On demande également le report, en sachant que je pense que 3 ou 4 dossiers dans la même journée, c'est un peu beaucoup – surtout ce type de dossier. Là, on a une tête... Monsieur GRÉBAUX, par expérience, peut le savoir : à l'époque, avec l'ancien DUO de Lille Flandres – comme Christelle a pu le signaler, il y a déjà eu beaucoup de réorganisations –, il y avait eu un travail de fond effectué avec le CHSCT. On a toujours travaillé « pour », en tant qu'organisation syndicale, auprès des agents, et avec la Direction. Je pense que ce serait bien d'essayer de remettre en place... Pas de remettre des CH, mais de remettre ce lien de proximité avec des élus. L'intérêt, c'est que cette réorganisation, comme on l'a compris, elle vous est plus ou moins imposée. Quand on lit le document, on comprend bien que ce n'est pas à votre bon vouloir. Du moins, j'espère le croire. Du coup, l'intérêt, c'est que ça se passe bien pour les agents, mais pour vous également. Et le but, c'est de travailler ensemble pour que cela se passe pour le mieux, pour tout le monde.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Pour réagir à tout cela. Je suis sincèrement sensible à ce que vous me dites, madame Corbin. Je ne veux mettre personne en difficulté. Parce que je sens qu'en plus, il y a beaucoup d'émotion, et c'est logique. Sur les sujets que j'évoquais (l'externalisation ou pas), je ne vais pas rajouter de choses, parce que l'on est au clair.

Je voudrais rebondir sur deux choses. Premièrement, sur le sujet précédent, vu ici par Jean-Marie PETRIAUX : le départ des trains. Et deuxièmement, sur ce qui vient d'être dit sur la manière dont on travaille localement. Je vais commencer par là.

Moi, je propose la mise en place d'une commission du CSSCT (donc, une sous-commission du CSSCT), pour travailler sur ce sujet ; pour vous mettre les choses sur la table. On verra avec le CSSCT comment on peut mettre en place une sous-commission, rapidement, pour travailler sur ce sujet. Parce que j'ai envie que les choses soient transparentes.

Deuxièmement, sur le sujet des départs des trains, je me souviens bien avoir fait cette DCI avec un certain nombre de choses importantes qui ont été dites. Là encore, pour être tout à fait transparent, je ne peux pas anticiper, parce que le débat qu'on a eu sur le départ des trains est reporté en septembre. Donc, à un moment donné, on voit que les choses se font. En même temps, je me suis exprimé, en DCI, sur ces sujets. Le travail que l'on est en train de réfléchir, et que l'on reverra dans cette commission du CSSCT, c'est de se dire : « comment suis-je lié à la borne Seifel, pour les départs des trains », « est-ce que je peux m'en délier, pour en faire un métier » ? Et ça, ce sera le sujet qui sera évoqué le 5 juin, par Florent MARTEL, sur l'évolution de l'escale.

Nous avons en prévision de créer des postes de secteur en gare de Lille Flandres, pour assurer H:00 et First. Les choses sont en train de se monter : des sujets importants. Il faut être tout de suite très clair : on n'est pas sur de la sécurité filière 27, nonobstant ce qui se sera dit en départ des trains. Moi, je parle sous contrôle, parce qu'à un moment donné, si les choses évoluent, côté départ des trains, par rapport à ce qui s'est dit tout à l'heure, j'adapterai par rapport à ça. Mais ce que je ne souhaite pas, par rapport au moment où l'on s'est rencontré, c'est que les agents expéditeurs soient transformés en personnes qui vont appuyer sur un bouton de la borne Seifel, sans d'autre avenir que celui d'appuyer sur un bouton sur la borne Seifel. Je trouve que le métier que je leur propose n'est juste pas à la hauteur, et qu'il est lié à la présence d'une borne Seifel. Dit autrement, le jour où la borne Seifel disparaît, nous avons évoqué des dates, mais je ne suis pas en maîtrise, là encore, puisque ce n'est pas chez moi. Et pour le coup, 7 ou 8 ans, ça passe très vite. Donc, en discutant avec mes équipes, suite à la DCI, et avec Florent MARTEL, j'avance un peu plus vite sur Lille Flandres, sur « qu'est-ce que serait une escale en gare de Lille Flandres ? », et « comment je réinvestis des personnes qui étaient à l'expédition et qui pourraient être détachés de la borne Seifel, via les ASCT ? ». De créer des postes de « superviseurs opérationnels production client ». Il faut voir la sectorisation de la Gare de Lille Flandres. Combien de secteurs ? 3, 4 ou 5 ? Comment on met en place, et pourquoi faire ? Et quelle formation et quel accompagnement je réalise ?

Si je vous dis ces choses-là, c'est en avance de phase par rapport à ce que voulait dire Florent MARTEL. Mais si je le dis – enregistré –, c'est que je le dis. Ce n'est pas stable, au sens du nombre de postes, mais c'est en tout cas une orientation très claire que l'on formule. On a un objectif. L'objectif, ce n'est pas simplement donner du boulot aux anciens agents expéditeurs. L'objectif, c'est d'améliorer la qualité de la production en Gare de Lille Flandres, sur deux sujets : H:00 et First. Ce sont les deux sujets sur lesquels on veut monter en compétences, pour adhérer à 100 % de H:00 et de First.

Ce que je vous propose, c'est que l'on revienne, en termes de CSE, parce que le dossier n'est pas complet, par rapport à ce que vous disiez. Je suis à disposition. Deuxièmement, de créer cette sous-commission de CSSCT rapidement. Je vais voir avec Marc Lambert comment on peut organiser tout cela, et d'aller voir les équipes. Je veux voir les équipes, et j'ai prévu d'aller voir les équipes jeudi matin, à partir de 10 heures, jusqu'à 13 heures. Ce jeudi.

Mme DEBAST, RS UNSA

Si on le souhaite, peut-on venir ?

M. GRÉBAUX, ERC DET

Je vais être clair par rapport à ça : je ferai certainement la réunion dans le bureau de Véronique VANDECANDELAERE, qui est suffisamment grand. Il ne faut pas 50 personnes, parce que...

Mme DEBAST, RS UNSA

Non, tout à fait. Une personne par OS...

M. GRÉBAUX, ERC DET

Je préférerais que ce soient les opérationnels qui soient présents, pour que je puisse leur parler. Après, vous êtes opérationnelle, donc vous êtes cordialement invitée. Et au titre d'expert, vous êtes invitée. Je n'ai pas de problème là-dessus.

Mme DEBAST, RS UNSA

Merci.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Et je dirai les choses de la même façon que je les ai dites aujourd'hui, pour que la parole soit claire vis-à-vis des gens.

M. KIKOS, CGT

Je voulais vous faire une proposition, avant que vous ne preniez la parole, monsieur GRÉBAUX. La parole s'envole et les écrits restent ; j'allais vous proposer un courrier aux agents concernés, du Directeur, suite à l'intervention de Christelle sur les inquiétudes des agents, le stress, afin de couper court à toutes ces rumeurs. Un écrit du Directeur, c'est aussi un marqueur important pour ces agents, y compris avec cette proposition que vous faites, d'accepter le report, aujourd'hui, de cette phase d'initialisation, tout en proposant une CSSCT prochainement sur le sujet.

Ce serait adressé à tous les agents concernés. On est en période de vacances scolaires ; j'imagine que tous les agents ne sont pas là cette semaine. Ça permettrait de clarifier la situation – sans vous commander, monsieur GRÉBAUX.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Évidemment, je suis tout à fait d'accord. Cette proposition est déjà en train d'être mise en œuvre, puisque juste après ce CSE, je suis en réunion avec Jeanine VAN TRAN et Benoit DE GOSECKY, pour préparer cette communication. Parce que je considère qu'il faut un écrit qui puisse tracer les choses, pour les agents. Il ne faut pas que du « GRÉBAUX qui parle », parce que GRÉBAUX peut parler longtemps...

M. ROTOLO, RS CGT

Dans votre courrier, vous rappellerez quand même qu'il y a une CSSCT et que l'on reporte l'information au CSE ? Une sous-commission, voilà. Vous l'appellez comme vous voulez, du moment qu'il y a une commission.

M. RABIER, Président

On n'est pas allé, dans le règlement intérieur, à prévoir ce style de truc. Mais l'idée, c'est qu'il y ait un groupe de travail d'agents concernés et donc, forcément des agents de Lille Flandres, et qui rendrait compte à la CSSCT. C'est ça l'idée. Un peu comme on a des groupes de travail roulement, là, il faudrait que l'on ait un groupe de travail Lille Flandres. C'est un peu l'idée.

Donc, le mot « sous-commission », ce n'est pas... C'est la philosophie : c'est la même. L'idée, c'est que sous l'égide de la CSSCT Services, qui est quand même large, il y ait un groupe qui bosse là-dessus. Ce sera aussi aux OS de désigner les bonnes personnes, avec la ligne managériale, pour travailler le sujet.

Mme DEBAST, RS UNSA

Bien sûr, vous le précisez, mais c'est l'intérêt de mettre des gens qui connaissent le dossier. Et je pense que toute réorganisation, quelle qu'elle soit, quand elle est faite avec les agents et la ligne managériale, et qu'elle n'est pas forcément imposée – même si je vous avoue que si ça ne tenait qu'à nous, on vous dirait de laisser comme c'est, et c'est très bien...

J'avais aussi une autre question, vu la rumeur. La bulle accueil va-t-elle disparaître ? Parce que la bulle accueil aurait été remplacée par – si je ne m'abuse – une « borne accueil », comme il y a à Amiens.

M. RABIER, Président

Une borne mobile

Mme DEBAST, RS UNSA

Une borne mobile.

M. GRÉBAUX, ERC DET

La réponse que je ferais aujourd'hui... On s'est dit tout à l'heure qu'il ne fallait pas envoyer de message parce que du coup, on ouvre une interprétation. Mais si l'accueil général est égal à 0, l'accueil n'a plus de raison d'être, d'accord ?

Mme DEBAST, RS UNSA

D'accord.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Après, le scénario c'est de dire : « comment j'organise l'accueil spécifique TER ? » Avec le groupe de travail, on travaillera ce sujet, d'ailleurs, et avec le TER et Hélène MARQUET en particulier, qui fera des propositions au Conseil régional, parce que c'est important aussi. Il faut quand même de la visibilité à ce truc-là. Si je n'ai pas de visibilité, si je ne fais que des agents itinérants, je suis sûr du résultat. D'accord ? Donc, il faut quand même de la visibilité. Le sujet est à ouvrir.

Mme MIET, SUD-Rail

Ce matin, dans notre déclaration, on avait justement demandé à ce que les scénarios présentés l'AO nous soient présentés en amont. Donc, si vous avez des scénarios, on sera preneur aussi. Merci.

M. RABIER, Président

Il y a déjà eu des échanges entre le Directeur de Région, et les organisations syndicales. Il y en a eu un il y a quelques semaines, au moment d'une tempête qui n'est pas tout à fait terminée, vous le savez, sur la desserte TGV et la desserte TERGV, puisque c'est lié, en production. L'autorité organisatrice, depuis plusieurs mois et années, travaille avec nous, les services techniques de l'autorité organisatrice, les autres personnalités – et il y a d'ailleurs de nouvelles personnalités qui sont arrivées dernièrement ; des gens qui sont aux responsabilités, au sein de l'exécutif de l'autorité organisatrice. Et là, c'est le boulot de l'entreprise de répondre à tout un tas de sollicitations dans les moments de débat, de négociation, etc.

Ça, ça relève du périmètre de compétence de l'entreprise, de l'employeur (on va le dire comme ça). Maintenant, le Directeur de Région a été assez clair, il y a quelques semaines. À un moment donné, quand vous avez une expression – ça se passe comme ça dans toutes les régions – d'une autorité organisatrice qui dit : « en gros, je veux plus de service pour moins cher ». Plus de service, ce n'est pas forcément plus de train ; il peut y avoir plein d'autres choses derrière le mot service. Mais cela tourne autour de ça. Moi, j'ai travaillé à Lyon ; c'était un peu la même idée. À la fin, tout à un coût. C'est ce que nous expliquons. Quand on met des agents, il y a de la masse salariale, et il y a forcément un coût. C'est logique. Les agents sont rémunérés pour le travail qu'ils réalisent, heureusement.

Donc, quand il y a une expression : « je souhaiterais cela », « je veux des contrôleurs dans tous les trains », alors qu'il y a d'autres modèles possibles qui sont mis en œuvre ailleurs... Oui, on ne s'en cache pas. Quand ils nous disent « pour moins cher », on leur présente un scénario périurbain où l'on va économiser x dizaines de contrôleurs, parce que l'on mettra des brigades « modèle Paris-Beauvais ». Ou alors, modèle actuel : on maintient un contrôleur par train. Qu'il soit ACO, ou pas, c'est un contrôleur, c'est un effectif.

C'est pareil pour les guichets. Quand on dit : « on a un schéma de distribution ». Et il y a beaucoup de régions qui vont très loin dans un schéma de distribution « digitalisé » – disons-le comme ça –, avec une fermeture massive de guichets. Et c'est compliqué à réaliser, humainement parlant, parce que des fois, on a des endroits, dans certaines zones rurales où les gens n'ont pas des opportunités de poste faciles à proximité.

Il y a des régions comme ici, et tant mieux, qui disent : on souhaite un maintien assez élevé de présence humaine dans les gares. Ça, c'est l'expression qui avait été notamment expliquée par le vice-président Transport au colloque du mois d'octobre.

Donc, on en est là aujourd'hui. Ce qui n'empêche pas qu'il nous demande des économies, par ailleurs. Les hommes politiques veulent toujours plus de service au moindre coût, pour les contribuables que nous sommes tous.

Voilà. Les options, vous les connaissez : c'est comment on produit un service avec éventuellement moins de coûts, et donc moins de moyens associés ? Ce vont être les différentes manières d'exploiter que nous connaissons tous. En revanche – et cela a été dit par Florent MARTEL le 21 mars –, le SA 2020 est un levier fort de « plus de train/kilomètre »....

Mme MIET, SUD-Rail

On n'est pas en train de refaire la discussion sur vos négociations de la convention. Je vous parle des scénarios qui sont évoqués dans les projets présentés aujourd'hui, c'est-à-dire justement ce dont parlait monsieur GRÉBAUX. Quel scénario sur l'escale ? Le service en gare de Lille Flandres, etc. Je ne vous parle pas de la convention TER. Ce n'est pas pour aujourd'hui, ça.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Mais je reprends ce qui est exprimé dans le document. C'est-à-dire que TER a décidé d'étudier le scénario de création d'un accueil spécifique en gare de Lille Flandres. Ces scénarios d'accueil spécifique en gare de Lille Flandres seront proposés à l'autorité organisatrice. D'accord ? C'est l'accueil spécifique en gare de Lille Flandres.

Mme MIET, SUD-Rail

J'ai bien lu, et c'est pour ça que je vous demandais de nous les transmettre aussi dans les présentations. Libre à l'AO, de prendre la décision. D'ailleurs, ce sera facile de se cacher derrière « l'AO », pour certaines décisions. On n'est pas dupe non plus.

M. RABIER, Président

On ne se cache pas derrière l'AO, clairement.

M. GRÉBAUX, ERC DET

Ça change le modèle économique.

M. RABIER, Président

L'AO, conteste aussi les décisions de l'État. Elle s'exprime régulièrement médiatiquement. On n'a pas attendu ces derniers mois pour que Xavier Bertrand s'exprime ; tout le monde le sait. « L'AO » s'exprime des fois contre des décisions de l'État ou de l'ARAFER. Tout cela est sur la place publique.

Après, l'AO, pour le coup, et s'agissant de la gare de Lille, nous espérons fortement que s'il y a une décision de Gares & Connexions de supprimer l'accueil général, qu'on puisse le remplacer par un accueil dit « spécifique ». Mais comme il s'agit d'un accueil dit « spécifique », il rentre dans une autre comptabilité. C'est cela qu'on est en train d'expliquer. C'est pour cela que l'AO, quelque part, on doit quand même lui dire que ce n'est pas une prestation du gestionnaire de gare. Même si ce sont potentiellement les mêmes agents qui pourraient être amenés à faire cela, ce n'est pas la même logique de prestation, et elle n'est pas payée forcément par le même commanditaire. C'est cela que l'on est en train de dire, tout simplement.

Il y a une commission économique le 24 avril. Je le redis (je l'ai dit ce matin) : je pense que ces débats-là, puisque l'on se voit toute une après-midi, pourront avoir lieu avec en particulier madame MARQUET, qui sera là, et qui est en étroite relation, depuis x mois, avec l'autorité organisatrice. Et je pense qu'on reviendra sur cette thématique-là, pour ceux qui seront présents.

Bien, je propose d'en rester là pour aujourd'hui. Ça a été une journée riche, vous avez raison. Riche en dossiers, j'entends. Avec un peu de frustration, on l'a bien compris.

Nous, on pense quand même que dire les choses, même d'une manière extrêmement frustrante, et d'une façon incomplète est mieux que de ne rien dire du tout, et laisser partir les choses sans essayer de les travailler avec les éléments qui vont arriver et qui vont se construire. Je pense qu'il y a un gros dossier qui s'appelle « gouvernance » – je le redis –, qui va traverser tous les CSE, avec les mises en SA, avec le détournement, avec le fret, avec Gares & Connexions. On va y revenir au mois de juin. Cela donnera le « la », sur un certain nombre de questions que l'on a pu se poser aujourd'hui. Merci beaucoup.

Mme DEBAST, RS UNSA

D'ailleurs, est-ce que ce serait possible de recevoir par email toutes les dates qui sont déjà programmées jusqu'à la fin de l'année, pour ce qui est ordinaire, extraordinaire, et également toutes les CSSCT ? Parce qu'en fait, en réunion d'harmonisation d'HIS, on a eu des dates, pour pouvoir poser des dates, que l'on n'a jamais eu entre nous.

M. SERHANI, Relations sociales

On y travaille. On essaye d'être le plus réactif possible

Mme DEBAST, RS UNSA

En sachant très bien que cela risque d'être modifié.

M. RABIER, Président

Rien n'est « compliqué » au sens du mot « compliqué » tel que vous l'employez. Si ce n'est que vous travaillez beaucoup sur les dossiers, et je le sais. L'équipe RS, en particulier, sans compter le travail qui est fait en établissement – je ne reviens pas dessus –, travaille également beaucoup. Donc, quand il y a une actualité qui est riche pour vous, elle est également riche de notre côté. Je le dis aussi.

On vous envoie donc deux choses : un calendrier avec toutes les dates à jour, plus le dossier que monsieur WATTEBLED a souhaité tout à l'heure (L'EPSF). On vous envoie ça très rapidement, en fin de semaine.

M. SERHANI, Relations sociales

Ceux qui ont une connexion, ils peuvent directement y aller sur le site de l'EPSF, s'ils ne veulent pas attendre le document.

M. ROTOLO, CGT

Par contre, monsieur le président, si vos structures sont surchargées de travail, je vous invite rapidement à renforcer les équipes, afin de leur permettre de travailler dans de meilleures conditions.

M. RABIER, Président

Je vous confirme – et je l'ai déjà dit l'autre jour dans une précédente DCI –, oui, nous allons renforcer l'équipe autour de Karim, si c'est ça votre question. Un effectif supplémentaire devrait venir d'ici quelque temps.

Mme DEBAST, RS UNSA

Karim, on va attendre de le recevoir, comme ça, on est sûr d'avoir tous le même document. Parce que Xavier n'avait pas le bon, tout à l'heure.

M. RABIER, Président

Merci à tous, je vous souhaite une excellente fin de soirée.

La séance est levée à 17 heures.