

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 30 SEPTEMBRE 2019

Présents :

DIRECTION

M. MARTEL, Directeur de Production et Matériel	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
Mme BULTHE, Relations Sociales	Assesseur
Mme MIART-LEBOEUF, DRH Adjointe	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	OS	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT	E	Mme CORBIN	CGT	
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLÉD	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT		M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT		M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT	E	Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT		M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT		M. WARTELE	CGT	V
M. ESPINOUSE	CGT		M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT		M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail		M. MALANSKA	Sud Rail	V
M. MAGNIER	Sud Rail		M. ANTHONY	Sud Rail	
Mme MIET	Sud Rail		Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUIN	Sud Rail	E	M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail		Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELINÉ	Sud Rail	E	M. PLATEAUX	Sud Rail	
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail		Mme PLESSY	Sud Rail	V
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire		Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire		M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. TROUCHAUD	UNSA Ferroviaire		M. MASSE	UNSA Ferroviaire	

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

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du lundi 30 septembre 2019

Approbation du procès-verbal de la réunion CSE du 29 août 2019	30
Information de Monsieur le Secrétaire	30
Information de Monsieur le Trésorier	31
Information de monsieur le Président	31
Information annuelle à l'initiative du Président	33
Questions Réponses	38

La séance est ouverte à 9h30.

M. MARTEL, Président

Bonjour à tous, nous allons commencer, si vous voulez bien. Aujourd'hui je remplace le maître de cérémonie habituel. Le remplacer est un bien grand mot, je vais essayer de faire en sorte de tenir la place. Bienvenue aux collègues d'Amiens, qui ont dû avoir un des rares TER en retard ce matin. Nous avons aussi le remplaçant pour le rôle de Secrétaire aujourd'hui. On va essayer de s'en sortir, Monsieur WATTEBLED. Je vous donne la parole pour l'approbation des PV. Nous commençons par cela avant les déclarations ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Nous devons d'abord faire l'appel.

M. LECOMTE, RS CGT

Pour la délégation CGT, Monsieur WATTEBLED remplace Monsieur KIKOS, Monsieur WARTELLE remplace Madame DRAIN, et Monsieur WILLAEYS remplace Madame BASSEZ.

M. NOTELET, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD-Rail, Monsieur MALANSKA remplace Monsieur SOUIN, Madame PLESSY remplace Monsieur EUDELIN, Monsieur NOTELET remplace Monsieur GRANDÉ.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

La délégation UNSA Ferroviaire est au complet.

M. FERTÉ, RS FO

La délégation FO est au complet.

M. VÉZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, Madame MANIER est excusée.

M. MARTEL, Président

Est-ce que certains d'entre vous ont des déclarations à faire avant le début de la séance ? Nous vous écoutons.

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

« Monsieur le Président,

Le 24 septembre dernier, la CGT a appelé l'ensemble des salariés au plan interprofessionnel à se mobiliser par la grève et les manifestations, pour développer notre système de retraite actuelle, l'emploi et les salaires. La Fédération CGT des cheminots s'est inscrite dans ce processus pour contester la réforme du ferroviaire et ses conséquences, ainsi que pour sauver notre protection sociale. 25 000 cheminots, soit un sur quatre, ont agi lors de cette journée de mobilisation. Il ne s'agit pas seulement d'une réforme des régimes spéciaux, mais bien un choix de société. La CGT propose des solutions pour financer le régime de retraite par répartition de tous les salariés :

- développer l'emploi stable ;
- augmenter les salaires ;
- établir l'égalité salariale dans les entreprises.

Notre entreprise n'est pas en dehors de cela avec un gel des salaires pour la cinquième année consécutive, l'utilisation d'emplois précaires, CDD, intérim, externalisation des tâches. Elle contribue à l'affaiblissement des ressources de la protection sociale, et la fin des embauches à statut ne fera qu'accentuer ce problème. Ce n'est pas le système par répartition et ses mécanismes qui sont à remettre en cause, mais bien la question de son financement. Force est de constater que ce n'est pas le choix opéré par le gouvernement et la Direction d'entreprise.

Depuis plusieurs semaines les têtes pensantes – à se demander réellement si elles le sont – multiplient les opérations de communication autour de la réforme des retraites : âge pivot, âge légal, durée des cotisations, durée du temps de travail. Tous les arguments sont utilisés, tant le gouvernement sait que ce dossier est hautement inflammable. Pourtant, rien n'arrive à masquer la réalité. Emmanuel MACRON souhaite faire travailler plus longtemps les Français pour une retraite aléatoire, et forcément inférieure à celle que nous connaissons aujourd'hui.

Certains représentants politiques nous ressortent cette vieille marotte libérale qui tendrait à dire que les Français travailleraient moins que les autres. Ceci est faux. Toutes les études le montrent, les Français travaillent autant que les autres, voire plus.

Autre argument complètement erroné des ultralibéraux, mais encore plus étonnant quand cela émane de la bouche du Secrétaire d'une centrale syndicale serait de regarder le modèle suédois. Parlons-en justement de ce soi-disant modèle extraordinaire. Confrontée à un vieillissement de la population, la Suède a opté il y a 13 ans pour un système à points obligatoire et universel. Conséquence, l'âge légal de départ en retraite passera de 61 à 64 ans d'ici 2026. Le montant des pensions est passé de 53 % du salaire de fin de carrière aujourd'hui contre 60 % en 2000. On considère même qu'aujourd'hui 15,8 % des Suédois de plus de 65 ans sont en dessous du seuil de pauvreté, contre 7,8 % en France. Selon un indicateur d'exposition au risque de pauvreté ou d'exclusion sociale, élaboré par la commission européenne en 2016, 17 % des Suédois de plus de 65 ans sont exposés à ces risques. Cette proportion monte à 22 % pour les femmes. En France la proportion est de 10 %. Pour le modèle suédois, on repassera.

Sérieusement, qui peut croire que le problème en France concernant le régime de retraite, c'est le financement ? La France est le pays champion d'Europe dans le versement de dividendes : 51 milliards d'euros au second trimestre 2019, et qui exonèrent les riches de plus de 3 milliards d'euros d'impôts en supprimant entre autres l'ISF. De l'argent, il y en a.

Oui, une retraite par point est inégalitaire et crée la pauvreté. Aucune opération de communication d'Emmanuel MACRON ne masquera cela. La CGT et l'ensemble des salariés ont lancé un premier message fort le 24 septembre dernier. Si le gouvernement ne recule pas, l'épreuve de force aura lieu.

Pour sa part, la Fédération CGT des cheminots revendique l'extension du régime spécial à l'ensemble de la branche ferroviaire. L'histoire du régime spécial est

antérieure à la SNCF, la question de son extension à la branche se pose donc. La motivation des droits spécifiques liés aux contraintes d'exercice des métiers et à la sécurité ferroviaire conduit à mener cette réflexion concernant les cheminots des autres entreprises ferroviaires. L'ouverture des droits à une retraite à taux plein à 55 ans et 50 pour l'ensemble des cheminots exerçant un métier à pénibilité avéré. La prise en compte pour le calcul de la retraite de l'ensemble des éléments de rémunération et la revalorisation des salaires et des taux de cotisation sociale pour financer la réponse aux besoins des cheminots.

Avec un taux de plus de 21 % de participation à la grève, tous collèges confondus sur le périmètre du CSE TER Hauts-de-France, les cheminots montrent ainsi leur opposition aux choix sociétaux qui leur sont imposés. Vous devrez en tenir compte à l'heure où le dialogue social n'apparaît pas au mieux de sa forme dans vos instances. À force de réorganisations et de suppressions de personnel, les cheminots de votre région paraissent de plus en plus perdus, et sont dans l'incapacité de réaliser correctement leur travail.

Cela se ressent au niveau de l'utilisateur, mais également à l'intérieur de vos services. En témoignent les annulations, changements de dates, difficultés d'obtenir les documents en temps et en heure, projets soumis aux instances mal préparés, mal argumentés, sans véritables études. Il est temps d'ouvrir les yeux et ne plus se cacher derrière un simulacre de concertation. Vous devez entendre les revendications légitimes des cheminots, que ce soit sur les retraites, la réforme du ferroviaire, les augmentations de salaire, les restructurations, la polyvalence malsaine, les Directions De Ligne, résidences ASCT, les fermetures de guichets, les autorisations de mise en mouvement... La Fédération CGT continuera à travailler sans relâche à la défense des salariés, des cheminots et de notre entreprise.

Comment ne pas non plus revenir sur l'attitude de la Direction au sujet de l'expertise votée ici même le 10 septembre dernier sur l'évolution des résidences de Boulogne, Douai et Tergnier. La Direction n'a pas daigné répondre rapidement aux questions des experts. Résultat, les premiers entretiens qui devaient débiter le 20 septembre ont été reportés au 30 septembre. La provocation de la Direction ne s'arrête pas là, en effet, après avoir dans un premier temps refusé la liste des agents proposés par l'expert pour la tenue des entretiens, cette même Direction ne respecte pas la proportion 50/50 des volontaires indiqués par la Direction et les représentants du personnel. Les experts vous rappellent que cette vision des choses ne peut qu'engendrer des déséquilibres méthodologiques pour la compréhension de certains métiers en lien avec la problématique. Ces derniers vous ont même mis en garde sur le fait que si un rééquilibrage est opéré par vos services, ils seraient alors contraints d'opérer eux-mêmes un nouvel équilibre en organisant des entretiens supplémentaires pour rencontrer les premiers volontaires qui vous avaient été signalés et qui ne se retrouvent pas insérés au sein de la répartition légale des agents par métier.

Cette provocation aurait pu s'arrêter là, mais on va persister dans l'aberration. La Direction refuse également de prendre en compte les remarques émises dans le courrier du Secrétaire du CSE TER Hauts-de-France en date du 24 septembre. La Direction décide donc de maintenir les entretiens découverts malgré l'expertise qui est menée, et d'ajouter qu'ils remplacent les entretiens exploratoires. Nous pourrions aussi dénoncer le fait que la Direction puisse rappeler que notre réglementation

interne prévoit que l'accompagnement des agents débute après la première information écrite auprès des instances de représentation du personnel, alors qu'elle a agi différemment.

Que dire également du mail de la Direction de l'établissement Traction Hauts-de-France souhaitant réunir le 10 octobre prochain les organisations syndicales représentatives sur l'UP Côte d'Opale, pour aborder avec elles les négociations collectives dans le cadre d'un éventuel transfert des agents de conduite du site de Boulogne vers celui de Calais, alors même que l'expertise débute.

Tout ce simulacre tend à démontrer que la Direction est loin d'être sereine. Quant à ses annonces faites sur les fermetures des résidences de Tergnier et Boulogne, un brouillard très épais semble assombrir de jour en jour ces projets. Car si les cheminots se battent pour garder leur emploi sur leur résidence d'attache actuelle, bon nombre d'élus politiques aussi montrent leur mécontentement.

Samedi 28 septembre, plus de 200 personnes dont une vingtaine d'élus de l'agglomération Boulonnaise étaient présentes devant la gare de Boulogne-sur-Mer pour dire non au projet du SA 2020 et dire non au transfert du personnel SNCF vers Calais. Étaient en plus présents des cheminots, des usagers du train, des habitants des communes, tous venus défendre l'emploi des cheminots sur Boulogne, les dessertes ferroviaires, bref, le service public. La Direction de l'entreprise doit entendre les craintes de ces personnes et doit impérativement revenir sur ces positions. Il est facile d'annoncer plus de trains, si c'est par la même occasion supprimer bon nombre de dessertes, et c'est bien ce que prévoit le SA 2020 en l'état actuel.

Pour la CGT, c'est contraire au service public de qualité que sont à même d'exiger les usagers et les cheminots. À l'heure où l'on parle énormément de l'environnement, du réchauffement climatique, de pollution atmosphérique, la Direction s'apprête à remettre sur les routes des usagers et plus de 60 cheminots. Tout cela nous rappelle la mauvaise politique employée depuis de nombreuses années au FRET SNCF. Politique catastrophique, exacerbée depuis la libéralisation du marché, étrange coïncidence. Les déplacements routiers sont une des premières causes d'accidents mortels en France. Doit-on une fois de plus vous le rappeler ? Le RC Picardie rappelle que le risque routier est la première cause d'accidents mortels dans le cadre professionnel en France. Il représente 20 % des décès au travail, soit environ 400 morts par an. À la SNCF, il est une des premières causes de mortalité au travail. Outre le risque de blessures, la conduite peut avoir des conséquences psychologiques, pécuniaires et pénales.

Revenons sur les débats que nous avons pu ici même avoir le 5 septembre lors de ces nombreuses plénières de CSE dites extraordinaires. L'un des sujets était la fin annoncée des autorisations de départ tel que nous les connaissons actuellement. Quelle ne fut pas notre réaction quand l'un des intervenants côté Direction soutenait que la boucle de rattrapage était que le KVB. On lui avait pourtant fait répéter de peur d'avoir mal entendu. Nous nous permettons de revenir sur ce sujet, car encore aujourd'hui, il nous semble improbable d'entendre dire de tels propos. Vous comprendrez bien que nos craintes quant à la suppression des autorisations de départ sont depuis le 5 septembre encore plus fortes.

Des journées de formation continue chez les ADC ont déjà débuté et les premiers retours sont plutôt alarmants. La Direction semble ne pas prendre au sérieux les

crainces des agents quant à la mise en place des autorisations de mise en mouvement. On leur explique bien que tout reposera dorénavant sur leurs épaules. Mais nous, nous les consolons en leur disant : « ne vous embêtez pas, il y a le KVB ». La Direction s'autorise à supprimer des boucles de rattrapage, qui pourtant sont garantes de la sécurité des circulations, des cheminots et des usagers.

La CGT vous alerte une fois de plus : la suppression des autorisations de départ n'est qu'une préconisation de l'EPSF, et non une obligation. Notre système d'autorisation de départ actuel fait partie d'un ensemble de règles qui sauvent vraiment, et qui nous permettent de faire circuler des trains en toute sécurité. Il est impensable de pouvoir dès le 15 décembre 2019 s'en priver.

Dernier sujet que nous souhaiterions aborder avec cette déclaration. La semaine dernière, une usine Seveso 3 sur Rouen a été ravagée par un incendie géant. Un nuage de plusieurs kilomètres carrés a survolé une grande partie de la ville de Rouen et sa banlieue. La sous-préfecture de Rouen avait alors pris des mesures immédiates comme fermer les écoles, interdit l'accès dans un périmètre de l'usine, stoppé les transports par bus, appelant les habitants à rester confinés chez eux et éviter toutes sorties. Les agriculteurs devaient mettre leurs bêtes à l'abri, et les fruits et légumes non cueillis seraient invendables et impropres à la consommation. À ce jour, personne n'est capable de dire si oui ou non ce nuage était toxique. Vous admettez qu'il soit peu probable que ce nuage ne soit pas toxique.

Aujourd'hui des habitants des agglomérations plus ou moins proches de Rouen se plaignent de maux de tête, de toux, d'yeux qui piquent ou brûlent. Aujourd'hui encore règne une odeur pestilentielle que les personnes restant chez elles peuvent même sentir fenêtres fermées. À moins que ce ne soit les mêmes mensonges qu'à l'époque de Tchernobyl, tout semble démontrer que ce nuage était bien toxique. Quelles mesures a prises la SNCF pour préserver son personnel travaillant à proximité de ce nuage ? Pour rappel, des cheminots du périmètre du CSE TER Hauts-de-France travaillent ou se sont rendus sur ce périmètre. Aucune mesure n'a été prise par l'entreprise vis-à-vis de ces cheminots, la Direction les a laissés aller travailler comme si de rien n'était.

La CGT vous demande la liste de l'ensemble des cheminots de notre périmètre qui ont été plus ou moins proche de ce nuage, et de faire remonter immédiatement cette liste auprès des services médicaux.

Pour conclure, un mot sur l'annonce désormais officielle du remplacement de Guillaume PEPY par Jean-Pierre FARANDOU. Comme à son habitude, la CGT restera neutre sur cette désignation, puisqu'un patron est un patron. Ce qui compte, ce n'est pas sa personnalité et son parcours, mais plutôt ses actes, les orientations qu'il donne à l'entreprise et la manière dont il traite les revendications des cheminots.

Plus généralement, est-ce que la politique de casse de l'emploi, de précarisation, de dumping et d'austérité va se poursuivre. C'est sur ces réponses que nous jugerons le nouveau président et son équipe. La CGT vous remercie de votre attention. »

M. MARTEL, Président

Merci. J'ai compris qu'il n'y a pas de déclaration pour SUD-Rail. Madame DEBAST pour l'UNSA Ferroviaire.

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

« Monsieur le président,

En ouverture de cette séance, la délégation UNSA-Ferroviaire souhaite adresser une pensée pour notre collègue et ami Mohamed BENBEKHTI décédé le 22 septembre à l'âge de 46 ans. Mohamed était un intervenant à la Fédération UNSA Ferroviaire, DS UNSA à Paris Saint-Lazare et élu CSE TER PARIS NORMANDIE. Nos pensées vont plus particulièrement à sa famille et ses deux jeunes enfants.

La période estivale s'achève à peine que l'actualité ferroviaire est au cœur de toutes les attentions.

Alors que la mise en œuvre du Nouveau Pacte Ferroviaire issu de la Loi du 27 juin 2018 est en cours de rédaction au sein du Groupe Public Ferroviaire et avec l'UTP sans l'intégralité des d'applications et sous la surveillance du gouvernement, nous venons d'avoir mercredi 18 septembre la confirmation officielle du nom du futur président du GPF, Jean-Pierre FARANDOU. Cette nomination attendue nous rassure de par ses connaissances du milieu ferroviaire et son expérience au sein de la SNCF. Nous espérons qu'il n'oubliera pas durant son/ses futur(s) mandat(s) d'où il vient et son ADN de "cheminot".

Côté gouvernement, nous avons assisté à un jeu de chaises musicales : la secrétaire d'État aux Transports, Élisabeth BORNE, a été nommée ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports.

Le député et rapporteur du projet de loi de réforme ferroviaire, Jean-Baptiste DJEBBARI, a quant à lui été nommé Secrétaire d'État. Sa première mission sera de mener à son terme la loi d'orientation des Mobilités. Cette dernière déposée en novembre 2018 aurait pu avoir un impact positif sur le monde du ferroviaire, mais l'UNSA-Ferroviaire ne la juge pas assez ambitieuse et structurante comme par exemple la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) de 1982.

En effet, l'UNSA-Ferroviaire rejoint les critiques de la Fondation Nicolas-Hulot sur cette loi. La loi LOM ne joue pas assez son rôle de levier pour la transition énergétique. La fondation pointe notamment l'absence de cap et d'objectifs chiffrés. La loi n'est pas assez structurante en fixant un cap de long terme en termes de fin des carburants fossiles et du tout routier, elle n'oriente pas les investissements vers les modes de transport les moins polluants, dont le mode ferré, elle ne soutient pas les alternatives à la voiture individuelle au quotidien en indemnisant mieux les salariés qui utilisent le vélo ou le covoiturage. Bref, cette loi s'apparente davantage à un effet d'annonce qu'à un changement de paradigme nécessaire pour l'avenir de la planète.

Cela aurait pu être également l'occasion de trouver des solutions pour les petites lignes ferroviaires que nos Technocrates nomment "lignes de dessertes fines" : rappelons qu'une trentaine de lignes ont déjà fermé depuis une dizaine d'années et que sur plus de 30 000 kilomètres, la moitié subit des ralentissements. L'UNSA-Ferroviaire, elle, ne perd pas de vue que pour les usagers, ce sont les lignes du quotidien !

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'arrivée de la concurrence n'arrangera pas cette situation. Bien au contraire !

Aujourd'hui, sur le réseau global, le coût afférent au fonctionnement actuel du ferroviaire est dilué sur l'ensemble des lignes. Nous bénéficions d'un effet de taille, ce qui permet d'obtenir une économie d'échelle sur les charges de structure (que la Direction cherche à diminuer). Le personnel, le matériel, les coûts de distribution sont mutualisés sur l'ensemble du système ferroviaire pour offrir aux usagers le même service sur l'ensemble des lignes (ce qui diminue mécaniquement le coût unitaire de chaque ligne).

C'est un système équilibré où les lignes peu rentables sont financées par les lignes à forte fréquentation. De cette logique est née la SNCF rassemblant et nationalisant toutes les lignes ferroviaires privées. De cette logique est né le statut des cheminots ainsi que ses spécificités en termes d'acquis sociaux. Le résultat ? Un système ferroviaire efficace offrant un seul et même service à toute la population dans une logique d'aménagement du territoire et de service public.

Mais qu'en sera-t-il demain ? L'UNSA-Ferroviaire n'est pas dupe. Les acteurs privés se précipiteront bien évidemment sur les lignes rentables. Regardons ce qui se passe sur TER : les conventions affichent des priorités différentes, certaines restent fidèles à l'opérateur historique, d'autres favorisent l'introduction de nouveaux opérateurs d'autres se laissent tenter avec des "tickets détachables" ouvrant une partie de leur réseau à la concurrence... sans parler de l'hétérogénéité des services, du cadencement, de la complémentarité TGV/TER, de l'intermodalité, de la tarification, et j'en passe.

Bref, rien que pour TER, le risque est bien d'avoir sur les 11 réseaux, une multitude de façons de réaliser l'offre ferroviaire régionale pour un TER à plusieurs vitesses ! Et nous n'avons pas abordé les problématiques TET, Transilien ou Voyages.

Nous ne reviendrons pas sur le scandale des files d'attente pouvant atteindre 5 heures cet été lors des départs en vacances.

Sans un GPF intégré, humanisé et acteur du progrès social, il n'y aura pas d'avenir pour le système ferroviaire. Ce sont les conditions sine qua non pour assurer la sécurité des voyageurs qui ont besoin chaque jour du train.

Un sondage Harris Interactive, publié le 2 septembre, a mis en exergue que la moitié des Français sont prêts à "ne plus utiliser de véhicule individuel" et que les deux tiers des Français interrogés (65 %) se disent prêts à renoncer à l'avion. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il ne manque qu'une réelle volonté politique en faveur du ferroviaire pour que cela change.

Nous profitons de cette instance pour le rappeler, une fois de plus : l'Usager doit être au centre des préoccupations des acteurs du ferroviaire, de la SNCF bien entendu, mais également des différentes Entreprises Ferroviaires privées. Si la chaîne de voyage "porte à porte" est trop complexe (avec multiplicité des acteurs, de tarifications, de la qualité de service,...) le client ne s'y retrouvera pas et privilégiera au final sa voiture personnelle.

Enfin, concernant le projet de réforme des retraites, le rapport Delevoye est à peine paru que l'on sent déjà une volonté de passer des 42 régimes spéciaux de retraite à un système universel par points.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la pénibilité est la grande absente de tous les débats. Nous rappelons une fois de plus que l'industrie ferroviaire fait circuler des trains de nuit

comme de jour, régénère son réseau en permanence, quelles que soient les contraintes ou les conditions climatiques.

Je vous remercie de votre attention. »

M. MARTEL, Président

Merci. Pour FO, c'est vous, Monsieur FERTÉ qui prenez la parole ? Nous vous écoutons.

M. FERTÉ, pour FO, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

« Monsieur le Président,

La rentrée sociale s'est faite sous les auspices d'une énième contre-réforme sur les retraites. Celle-ci sera décisive puisqu'il s'agit cette fois de la destruction pure et simple des 42 régimes existants. Les cheminots noteront ce que valent les engagements gouvernementaux. Un premier engagement pris dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire – les salariés à statut devaient conserver leur régime spécial de retraite – vole en éclats avant même l'application de cette loi. Pour FO ce n'est pas une surprise, nous l'écrivions à l'époque. Nos camarades de l'ex-GDF et de l'ex-France Télécom nous avaient bien expliqué ce que valaient les engagements gouvernementaux en termes de garanties pour les salariés.

Nous pouvons deviner ce qu'il adviendra des autres garanties prévues par la loi, comme le maintien de la garantie de l'emploi et le caractère 100 % public et incessible des capitaux des nouvelles sociétés que crée cette loi.

Le futur régime par points entraînera des dizaines de milliers de situations, toutes différentes en termes de niveau de pensions de retraite. C'est l'individualisation totale qui est au programme, chacun devenant seul responsable du niveau de sa future pension. Deux salariés exerçant le même métier avec la même carrière auront des niveaux de pension fort différents, selon qu'ils travaillent dans une grande entreprise bien portante avec plan d'épargne retraite abondée par l'employeur, ou dans une très petite entreprise qui peine à boucler ses budgets. Ce système ne sera ni juste ni universel. Ce n'est pas un hasard si le gouvernement annonce pour l'automne la création de trois nouveaux produits d'épargne retraite. C'est bien la voie vers la capitalisation que ce projet de réforme entend ouvrir.

Le gouvernement va jusqu'à s'octroyer la possibilité au travers de la loi de financement de la Sécurité sociale, de réviser périodiquement en fonction de la conjoncture économique la valeur du point. Pourtant les cotisations sociales font partie intégrante de notre salaire. C'est ce que l'on appelle le salaire différé, il appartient au salarié et pas à l'État.

Il faut qualifier cette étatisation des retraites comme il se doit, il s'agit d'un véritable hold-up. Pour FO cheminots, nos retraites valent bien une grève. Avec notre Confédération nous avons pris date, et nous nous inscrirons pleinement dans la grève illimitée et interprofessionnelle prévue pour le 5 décembre. Ce mois de décembre ne manquera pas de motifs de grèves, puisque c'est aussi le mois de la mise en place du SA 2020 et de son corollaire de fermetures de résidences, de suppressions de roulements, de dégradation des conditions de travail. Cela fait des mois que nous vous prévenons. Vous ne pourrez pas réussir ce SA en menant la guerre à vos

salariés, en pratiquant le mensonge, le mépris et la brutalité comme vous les faites depuis l'annonce du projet dans cette instance.

Il est encore temps de revenir à la raison et de mettre votre mouchoir sur le SA 2020, qui comme le plan Fret il y a quelques années, ressemble de plus en plus à un suicide industriel. Merci. »

M. MARTEL, Président

Merci. Pour la CFDT, Monsieur VÉZARD, nous vous écoutons.

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

« Monsieur le Président,

Au début du mois de septembre, des réunions dans le cadre du dialogue social ont relancé l'actualité de la transformation du groupe, la négociation de branche et les évolutions économiques et sociales envisagées par le gouvernement à travers notamment le système des retraites.

À l'image de nos réorganisations, ces rencontres s'engagent sous la forme d'un sprint massif avec des contraintes inhérentes à la complexité des sujets.

Notre organisation syndicale rappelle les principales revendications et alertes exprimées lors des trois tables rondes de ces dernières semaines. La mise en œuvre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire emporte désormais nombre de conséquences sociales issues de dispositions que la CFDT cheminots a combattu avec la plus grande détermination. L'adoption de la loi pose le 1^{er} janvier 2020 comme la date butoir à partir de laquelle s'imposeront des changements conséquents.

Une première table ronde marque l'ouverture de négociations. Elles seront d'une densité exceptionnelle et très impactantes quant à l'avenir du corps social cheminot et du groupe public ferroviaire. La CFDT rappelle son attachement indéfectible à une unité sociale concrète et forte. La CFDT a toutefois pu y sauver par l'un de ses amendements un socle de droit commun à tous les cheminots du Groupe. Elle se battra pour que ce socle soit le plus large et le plus pérenne possible.

En balayant les thèmes du projet d'agenda social, il apparaît clairement que les sujets couvrent des parties essentielles du droit social applicable aux cheminots. La CFDT a appelé dès le début 2019 à une ouverture des négociations le plus vite possible. Force est de constater que la stratégie déployée par la Direction du groupe ferroviaire s'est inscrite dans une autre logique. L'annonce des trois tables rondes a été faite dans l'été après une première bilatérale début juillet. En adressant les documents le 2 septembre pour une première table ronde le 4 septembre, une orientation se dessine : celle d'un dialogue social contraint dans sa forme et son calendrier. Cette idée du dialogue social sous la contrainte n'est pas celle de la CFDT Cheminots. Nous ne nous laisserons pas enfermer dans le piège d'un dialogue social placé sous la contrainte au regard notamment d'un calendrier très ambitieux qui débordera fatalement sur 2020.

Les discussions sur la réforme des retraites viennent d'être lancées. Pour la CFDT, défendre les cheminots implique d'avoir une action coordonnée sur les modalités, et qui porte des revendications identifiées sur les agents SNCF. La réforme des retraites sort des discussions générales pour aller sur des discussions par catégories. C'est le

moment de porter les revendications des cheminots. Il faudra ensuite faire le bilan de cette phase de concertation puis décider en connaissance de cause ce qu'il faut faire.

Le jeudi 5 septembre lors des échanges avec le Premier ministre, la CFDT a rappelé que le système actuel des retraites porte des injustices. La CFDT revendique une meilleure prise en compte de la pénibilité, une plus grande générosité envers les basses mentions ou un aménagement des fins de carrière. Elle a aussi rappelé son exigence quant aux modalités de transition, notamment pour les salariés des régimes particuliers. La réforme systémique est une impérieuse obligation pour assurer un avenir au principe même de la retraite. Les trois paramètres, cotisations, montant des pensions, âge de départ, doivent être étudiés en conservant comme premier objectif la défense des droits des salaires des retraités futurs et actuels, et l'égalité de traitement qui prendra en compte les situations différenciées.

La CFDT revendiquera dans les concertations en négociation l'application pleine et entière d'un maintien dans le régime spécial pour tous les cheminots qui ont été recrutés au statut avant le 1^{er} janvier 2020. Si cette revendication n'est pas respectée et si les modalités de mise en œuvre sont inacceptables, la CFDT appellera à s'y opposer par tous les moyens, sans exclure un recours à une action collective.

Le gouvernement a proposé à la présidence du groupe public SNCF Monsieur Jean-Pierre FARANDOU. La CFDT réaffirme qu'elle n'a pas à faire de choix parmi les candidats. Cette prérogative revient à l'État, et à lui seul. Néanmoins notre organisation syndicale avait précisé qu'elle considérait utile vu les enjeux, un président ou une présidente avec une connaissance du Groupe. Il est indéniable que Monsieur FARANDOU a l'expérience du groupe SNCF dans toutes ses dimensions, hors infrastructures. De plus, il est multilingue avec des expériences géographiques très diversifiées.

En début de cette année 2019, les enquêtes Ampli et Allure montrent un grand désarroi des cheminots, et la forte croissance des collègues qui quittent notre entreprise publique est très inquiétante. Le futur président devra apporter la plus grande écoute aux tensions, inquiétudes et colères actuelles. Lors de la rencontre des managers 2019, M. FARANDOU déclare : "on ne peut pas faire contre les cheminots, il faut trouver des solutions pour éviter la grève et remettre l'humain au même niveau que l'économique". Une question nous vient à l'esprit : aura-t-il les moyens de ses ambitions ?

Le 26 septembre 2019, un droit d'alerte sur la sécurité du personnel a été déposé au président du CSE TER Paris Normandie. Une alerte de confinement a été prononcée par le préfet de Seine-Maritime. Tous les agents à proximité se sont retrouvés face à un risque d'inhalation de gaz et de retombées de suies. Des agents de notre périmètre se sont retrouvés à Rouen durant cet événement. Alors que des agents du CSE TER Paris Normandie avaient leur lieu de couchage relocalisé, voire leur prise de service annulée, il semble que cela n'ait pas été le cas pour les agents de notre périmètre. Nous vous demandons aujourd'hui de recenser tous les agents concernés de notre périmètre et de leur instaurer un suivi médical particulier.

Pour conclure cette déclaration, même s'il ne s'agit pas de notre périmètre CSE, les faits se déroulent tout de même dans notre région. Sandrine, agent qui travaille au technicentre de Tergnier risque aujourd'hui la radiation des cadres. Ses crimes selon son directeur : avoir nui à ses collègues, contribué à désorganiser son service, porté

atteinte à l'image de son établissement, de son entreprise, et fait preuve d'une particulière déloyauté à l'égard de son employeur. Elle a tout simplement dénoncé des agissements sexistes, plusieurs plaintes sont en cours. Voilà aujourd'hui comment la Direction d'un établissement de notre région soutient une femme victime d'agissements sexistes. Un vrai scandale !

Nous appelons les élus de notre CSE, ainsi que toutes les personnes scandalisées par cette situation à soutenir Sandrine en signant la pétition en ligne.

Merci pour votre écoute. »

M. MARTEL, Président

Merci à vous. Il y a beaucoup de densité dans vos déclarations, avec un trait commun autour de la discussion qui s'engage et qui s'annonce évidemment extrêmement compliquée sur la réforme des retraites. Le sujet est suffisamment « casse-gueule » pour que je ne m'y aventure pas, vous le comprendrez bien. En plus, je n'ai sincèrement pas suffisamment d'éléments, y compris pour ce qui concerne l'entreprise, pour apporter les éléments de réponse. On voit effectivement que nous sommes véritablement à la croisée de plusieurs chemins. Il y a à la fois un système de retraite par répartition, et je ne sais plus qui a utilisé le terme de « besoin de réforme systémique », nous sentons que nous en avons besoin. Après, de là à basculer sur un système de réforme par point, évidemment c'est un changement fondamental de mode de fonctionnement. À la CGT vous nous donniez l'exemple de la réforme en Suède, et c'était intéressant de vous entendre, à ce titre.

Je disais « la croisée de plusieurs chemins » parce qu'évidemment après avec la réforme ferroviaire, on comprend que l'entrée de l'assiette à partir de 2020 va s'assécher. Cela veut dire qu'il y aura de fait un déséquilibre structurel sur la caisse des cheminots. L'exemple extrême étant la caisse de régime de retraite des mineurs : aujourd'hui, plus aucun actif et que des retraités. C'est bien par le retrait par répartition que ce type de caisse peut continuer à vivre. Cela évidemment ce sont des garanties essentielles qu'il faut avoir. En disant cela, je m'aventure déjà presque un peu sur le terrain politique, je ne vais donc pas aller plus loin que cela.

Après, sur les modalités de financement, évidemment vous êtes sur une posture plus politique en disant que l'argent il y en a. Je rappelle qu'il y a quand même toujours un impôt sur la fortune du patrimoine, qui existe encore dans notre pays, même si l'ISF en tant que tel a été supprimé.

Beaucoup de rapports aussi sur l'emploi précaire, l'externalisation. D'ailleurs, le sujet est à l'ordre du jour du CSE de ce matin et également sur l'aspect sous-traitance. Nous pourrions voir ce qu'il en est sur notre CSE Hauts-de-France. Je vous le dis, vous aviez cité quelques mots du discours de Jean-Pierre FARANDOU. J'ai aussi écouté le Président PEPY lors de son départ qui nous a dit : « Il y a quelque chose sur lequel je n'ai pas réussi, c'est faire cesser le SNCF-bashing. » Nous le savons, à chaque fois que l'on aborde ces grands sujets de réforme ferroviaire et de retraite, à chaque fois on nous sert les arguments réactionnaires sur l'anti-cheminot. Ce que j'espère, c'est que l'on évitera ce type de manifestation hystérique. Je trouve que nous avons bien dégusté cette année, et en 2018 aussi. Ce sont des choses que je ressens de plus en plus difficilement. Je vous le dis, parce que c'est sincère.

Je lis la presse tous les jours, et la quantité d'horreurs, d'énormités que l'on peut y lire, c'est insupportable. Avant d'aller écouter les présidents, je suis venu un peu en avance pour aller voir les collègues de Laon travailler dans ce beau site de production, qui est la gare H00 numéro un sur Hauts-de-France. Je tenais à aller le leur dire en personne, tout en voyant qu'ils pourraient encore plus progresser. Nous voyons des gens passionnés par leur travail au quotidien, et c'est cela que j'ai envie de retenir. Vous le savez, Xavier BERTRAND était rentré dans le sujet de la qualité de production en commençant par le Paris-Laon. J'ai envie de lui donner rendez-vous un jour à Laon pour lui montrer l'engagement collectif de tous les métiers, y compris les métiers de la circulation. En effet, ils travaillent côte à côte en gare de Laon, en montrant que Laon est notre champion H00 sur Hauts-de-France. Déjà, si les trains partent à l'heure de manière systématique à Laon, après on traverse des forêts, on a une infrastructure avec des ouvrages d'art qui est un peu compliquée. Sur la ligne Paris-Laon il peut se passer des choses, mais je crois que c'est important de montrer que déjà le collectif de Laon fait en sorte que cela s'engage proprement le matin. Nous avons quand même progressé sur cette ligne depuis deux ans, c'est important de le montrer. Je lis que cela va toujours plus mal, mais ce n'est pas vrai, les chiffres montrent le contraire : nous faisons bien mieux en 2019 en termes de qualité de production qu'en 2018. Nous sommes à 1,5 de régularité en mieux, alors même que nous avons intégré les deux lignes Intercités, ce qui nous fait reculer en moyenne de 0,5. Cela voudrait dire que nous sommes à deux points au-dessus en régularité en 2019, pour l'instant. Il reste encore les feuilles, mais il y avait les feuilles aussi en 2018. Par comparaison nous faisons quand même une bien meilleure année de production 2019 que 2018, et il y a également moins de suppression de trains et moins de trains en sous-composition. Il reste beaucoup de chemin, les autres TER ont globalement progressé plus vite que nous. Mais dire que cela va toujours plus mal en production, ce n'est pas vrai. Après, que l'on me sorte une crise, etc., évidemment c'est facile de faire cela, mais il faut toujours garder l'œil sur le global.

Nous reviendrons après sur les éléments de discours qui sont différents sur le SA 2020.

M. SERHANI, Relations Sociales

Sur les expertises, comme nous avons été interpellés dans la déclaration, je peux vous assurer que mon équipe travaille au quotidien avec les experts par téléphone et par mail. Cela se passe plutôt bien, et d'ailleurs ils nous remercient même du travail que nous avons effectué, et de tous les documents et le travail que nous réalisons sur le planning. En effet, nous avons parfois des difficultés de production pour pouvoir libérer les gens dans un si court délai sans supprimer des trains. C'est un peu compliqué, mais les équipes travaillent au quotidien là-dessus. Je regarde Camille, mais le planning est quasiment bouclé et en accorde avec les deux experts.

Je ne reviendrai pas sur la polémique du retard. Nous avons trouvé un point d'entente, il y avait un quiproquo, une difficulté entre Monsieur MARTINEZ et le Président du CSE. Ce sont les réponses que je voulais apporter en ce qui concerne les expertises.

M. MARTEL, Président

Monsieur FARANDOU arrive, s'il est adoubé, car il lui reste quelques étapes à franchir, mais qui sont en principe du domaine des formalités. Ceci dit, dans l'expression qu'il a eue, il a dit que ce n'était pas rien que d'aller s'exprimer devant la

représentation nationale. Il prend son oral devant l'Assemblée très au sérieux. Jean-Pierre FARANDOU, je vous le rappelle a exactement le même âge que Guillaume PEPY, donc s'il était président de l'entreprise, il partirait pour un mandat de cinq ans. Cela veut donc dire que vraisemblablement il n'en tiendra qu'un. Je pense que clairement le choix qui a été fait de prendre un homme tel que lui, et nous le savons, il est rentré en 1980 dans l'entreprise comme chef de gare à Rodez, il connaît donc parfaitement sous les rouages de la « maison ». Il a été patron à la fois à Transilien, à TER, il a été chef de projet sur la ligne TGV-Nord dans le passé. Je ne vous fais pas tout son CV, mais c'est un grand connaisseur de l'entreprise, qui devra inscrire son action sur une période de cinq ans. Nous sentons, comme on le dit au foot, que ce sera un président qui va gérer une forme de transition pour après. C'est ma lecture, mais il aurait pu y avoir des choix de président plus clivant que celui-là. Ce n'est pas ce qui s'est passé, et l'on va dire que sur les cinq ans à venir cela donne une très bonne perspective pour gérer ces immenses défis que nous avons face à nous, et également celui de l'ouverture à la concurrence, c'est évident. Voilà ce que je voulais dire sur lui.

Sur le SA 2020, comme vous j'ai lu la presse. Je n'ai évidemment pas participé aux manifestations de ce week-end, déjà parce que je n'étais pas sur le littoral ce week-end, mais aussi parce qu'évidemment je n'en partage pas toutes les motivations. Il y a des expressions qui sont nuancées de votre part, je ne vous refais pas toute la démonstration du SA 2020. Je redonne quand même les objectifs principaux qui sont mettre 15 000 clients en plus dans les trains sur la base d'analyses segmentées sur différents types de clients. Sur le littoral le choix a été fait, parce qu'il y a le sujet autour de la résidence de Boulogne d'expliquer que le SA était mauvais, et donc, d'amener les élus dans la contestation. Évidemment, la force fait le nombre. Nous avons eu une discussion au dernier CSE autour de l'exemple que je vous donnais sur les arrêts en gare de Marquise. Je vous le redis, car c'était dans la déclaration de Monsieur LECOMTE pour la CGT : il n'y a aucun point d'arrêt sur les 304 du TER Hauts-de-France qui voit ses dessertes supprimées au SA 2020. Tous les points d'arrêt continuent à être desservis, donc dire que des gares ne sont plus desservies, c'est juste faux, je tenais à vous le dire.

En revanche, il y a des gares dont effectivement les dessertes diminuent. Elles diminuent, car nous souhaitons aller chercher des clients ailleurs. L'exemple que nous avons sur la côte sur le Calais-Boulogne, le fait de supprimer des arrêts, par exemple à Marquise et Wimille permet en moyenne d'accélérer la desserte Calais-Boulogne de 12 minutes. L'analyse a été faite en termes de desserte pour voir comment on gênerait le moins les clients. Je vous l'ai dit la dernière fois, la suppression de 8 allers-retours sur 17 sur Marquise va pénaliser 7 ou 8 clients.

De toute façon, on nous a demandé des dessertes supplémentaires et des modifications sont actuellement en cours, y compris sur le contenu des dessertes. Nous avons au total 14 modifications de dessertes : beaucoup sur l'axe 1 et également sur le littoral, qui concernent le SA 2020. Dire comme vous le faites, Monsieur FERTÉ que c'est un suicide industriel : je pense qu'il y a une forme de limite. Déjà nous sommes encore au mois de septembre, il reste encore du travail à faire. Si je prends l'exemple de la partie « roulants », nous sommes à la veille de sortir une deuxième version des roulements, qui sera soumise à tous les collectifs. Après, ce que j'ai convenu avec les équipes, c'est qu'il y aura une V3 et une V4. Cela veut dire

encore deux occasions de transformer les éléments. J'ai demandé à Arnaud FAUCHILLE d'ouvrir un registre des modifications de journées, que l'on partagera. Ainsi, nous pourrions ensemble regarder l'ensemble des modifications que nous avons pu apporter au projet de roulement, car il y a quand même des choses qui ont bougé depuis le printemps. Le fait que l'on n'ait pas pu beaucoup se parler à la fin du printemps n'a pas aidé à avancer vite, mais il reste encore du temps pour réussir ce rendez-vous important.

Je le rappelle, c'est plus de clients dans les trains, c'est des trains plus à l'heure. Ce n'est pas un projet en attrition, il n'y a pas de points d'arrêt supprimés au SA 2020, il y a plus de TER. Certes des choix ont été faits pour accélérer des trains, parce que l'on pense que le temps de trajet fait aussi partie de l'équation. Maintenant, vous ne pouvez pas à un moment conserver tout l'existant en rajoutant une couche aux mille-feuilles en pensant que cela va marcher. Il existe des phénomènes d'engorgement qui sont liés au dérèglement du moteur – que je vous ai déjà présenté ici – qui fait qu'un rebasage était absolument indispensable. Ce que je souhaite d'ailleurs est que le rythme des rebasages soit beaucoup plus rapide à l'avenir, c'est quelque chose que j'essaie de faire comprendre à l'AO. Il est dans son rôle de maîtrise d'ouvrage sur l'offre, il propose des modifications, mais à un moment on ne peut pas le faire systématiquement en mode pompier, il faut l'inscrire dans un calendrier de construction ferroviaire. Je rappelle que c'est quand on travaille avec Réseau un préconstruit de qualité que l'on arrive à la fin à faire un beau cadencement et à mettre les trains à l'heure. Ce n'est pas en demandant une modification des dessertes trois semaines avant le démarrage du service. Parce que quand vous faites cela, les trains que vous modifiez seront en retard, c'est à peu près sûr.

Voilà ce que je voulais vous dire. Je note qu'il y a une nuance dans l'approche globale du SA 2020 entre organisations syndicales. Je pense que nous avons tous un intérêt à ce que cela réussisse, sinon le bashing va continuer. Et quand il existe des projets politiques qui visent tout simplement à faire disparaître l'entreprise publique du territoire, on reste dans la martingale politique que l'on a pu constater jusqu'à maintenant. Voilà ce que je peux vous dire à ce stade, et je vous donne la parole pour les réactions.

M. HOUEL, CGT

Je vais rebondir sur les propos de Monsieur SERHANI concernant les remerciements de l'expert. Oui, l'expert vous remercie notamment sur l'un des points qu'il avait mis en avant, qui concernait les déplacements entre Calais et Lille qui se juxtaposaient. Par contre pour ce qui est de la proportion 50/50, jusqu'à présent il est toujours en désaccord avec la Direction. Par exemple chez les ADC et ASCT de Calais cette proportion de 50/50 n'existe pas par rapport à la liste que l'on vous avait fournie, et la liste que vous, vous voulez imposer à l'expert. Les remerciements n'englobent pas toutes les remarques de l'expert.

M. SERHANI, Relations Sociales

Ce n'est pas un litige, c'est simplement une complication. Dans un premier temps, nous arrivons à respecter les 50/50 sur la globalité de l'expertise. Nous avons quelques difficultés je vous l'avoue, et mon équipe y travaille encore aujourd'hui. Nous arrivons à affiner au 50/50 sur la globalité de l'expertise, mais nous avons du mal sur

le 50. Là il faut avouer que pour dégager autant de personnes en si peu de temps, c'est extrêmement compliqué.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Je tiens à vous rappeler quand même que l'expert vous a envoyé il y a déjà plusieurs semaines un premier planning prévisionnel. C'est compliqué de dire qu'aujourd'hui nous sommes dans la difficulté de pouvoir dégager untel ou untel, car le premier planning prévisionnel a dû être revu complètement. Des entretiens devaient débute le vendredi 20, aujourd'hui nous sommes le 30 et vous nous dites que vous avez des difficultés à dégager. Il faut un peu y mettre du sien pour que cela puisse bien fonctionner.

M. MARTEL, Président

Nous allons essayer de rentrer dans le fond du sujet et arrêter de parler de méthode, je pense que maintenant que cela a été voté, il faut y aller. Monsieur WATTEBLED, puis je reprendrai un élément que j'ai oublié. Je vous en prie, on vous écoute.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Sur les expertises, nous venons un message où à la vente c'est compliqué de dégager, et à l'escale. Les experts vont se rendre là-bas sans pouvoir interroger qui que ce soit, parce que vous n'avez pas réussi à les dégager. C'est un des exemples de complication que l'on peut avoir. C'est à Valenciennes, en l'occurrence.

Je passe les épisodes que nous avons eu sur la méthode, parce que quand même, quand les élus ont voté l'expertise, ils ont voté une expertise. Pas une expertise à la main de la Direction, une expertise indépendante, et pas une expertise low cost. Une expertise qui va devoir nous éclairer – et qui nous éclairera – sur vos projets d'organisation. La mise en œuvre a été un peu compliquée, et je pense que cela nous servira d'expérience – à vous comme à nous – sur d'éventuelles autres expertises que l'on aurait à voter en instance.

Pour revenir un peu sur vos réponses, Monsieur MARTEL : bashing SNCF a été fortement alimentée par notre président SNCF, en l'occurrence Guillaume PEPY. J'ai un épisode en tête : sur les dernières grèves, des clips vidéo passaient en disant « merci aux non-grévistes, etc. ». Il alimentait fortement ce bashing SNCF. Après, c'est votre politique d'entreprise aussi qui alimente cela. Quand on vous dit le manque de moyens, le manque de concertation, le manque de dialogue, le manque d'expertise avec les cheminots, c'est aussi cela qui alimente le bashing.

Sur les retraites il y a une divergence avec certaines organisations syndicales et avec ce que vous venez de dire. La retraite envisagée par le gouvernement, c'est la « double lame Gillette » pour les cheminots. D'une part la réforme systémique : on passe d'une réforme par répartition à une réforme par capitalisation. Cela veut dire que la cotisation (1 euro =...), on ne sait pas à quel tarif nous aurons notre retraite quand nous aurons l'âge du départ à la retraite. Étant donné que la finance s'accapare cet argent. La deuxième lame sur la refonte des régimes spéciaux : là pour le coup le cheminot aura une pension péjorée d'environ 30 %. Des six derniers mois, on va passer à une carrière complète. Il y a deux raisons pour lesquelles les cheminots peuvent être inquiets et devront revendiquer autre chose que ce qui est envisagé.

Pour finir sur le SA 2020, la convention TER n'est toujours pas signée, Monsieur MARTEL. J'espère que vous allez avoir un petit mot là-dessus. Nous étions invités à l'avis du CESER. Ils n'ont pas émis un avis très favorable à cette convention TER. Il existe un manque évident d'ambition de la région et de la SNCF. Nous avons eu quelques explications en tribune, que c'est un peu imposé par la SNCF aussi ce manque d'ambition. SA 2020 a été construite grâce ou à cause de CAP TER 2020. Cela veut dire que vous avez pris le modèle de LACROIX et vous l'avez retranscrit dans toutes les régions, dans la nôtre en l'occurrence. À aucun moment vous n'avez pris en compte les expertises des représentants des salariés, et des salariés eux-mêmes. Vous avez fait votre « tambouille » tout seul, vous nous avez donné quelques miettes à essayer de trouver quelques avancées, et terminé, cela s'est arrêté là. Le projet envisagé est le projet pratiquement final, il n'y a pas eu de « bougé » fondamental. Nous sommes très inquiets sur la mise en place du SA 2020, très inquiets ! Le moindre petit détail qui peut péjorer la production va le faire fortement, nous sommes très inquiets par rapport à cela.

M. MARTEL, Président

Sur la retraite je ne reviens pas dessus, pense que nous avons posé les bases des enjeux. Sur le SA 2020, le principe du Proxi Chrono Citi, c'est effectivement une création DGTER. Ce qui n'est pas une création DGTER, c'est la carte du territoire Hauts-de-France et l'ensemble des Rex production. Je vous l'ai toujours dit dans cette instance : le cœur du SA 2020 a d'abord été l'analyse de tous les effets systémiques, de toutes les crises, de tous les incidents de production que l'on a avec cette offre-là. C'est d'abord cela qui a construit notre raisonnement.

Est arrivé dans un second temps seulement le principe de la segmentation de l'offre. Finalement cela épousait bien les contours de notre analyse de production. Si cela n'avait pas été le cas, nous aurions fait quelque chose de plus light en termes de reprise sur Proxi, Chrono. Nous avons l'occasion de réunir l'analyse de production : comment je fais pour remettre des trains à l'heure, arrêter d'en supprimer, et les problèmes de sous-composition qui viennent toujours impacter les mêmes trains. Il existe des lignes de faille aujourd'hui dans le montage de notre production.

Comment on pouvait derrière envoyer un message aux clients en disant qu'on les traitait de manière un peu différente en fonction du lieu où ils étaient sur le territoire, et du type d'usage qu'ils voulaient faire du TER. C'est cela, le moteur du SA 2020. Je n'étais pas au CESER, mais j'ai eu un retour qui était quand même moins négatif que le vôtre.

Le manque d'ambition : quand on dit que l'on va mettre 15 000 clients en plus dans le train et que l'on va gagner deux points de régularité, et que quelque part on accepte le principe d'un malus qui est multiplié par 5 dans la convention, je ne crois pas que cela, c'est manquer d'ambition. Si après l'ambition se manifeste aussi au travers des investissements, là je vais dire « joker », et ce n'est pas à nous qu'il faut poser la question. Je tiens quand même à ce que ce soit parfaitement clair. Je pense que par exemple si on voulait faire du zéro défaut sur les sous-compositions, ce n'est pas avec du matériel qui a 45 ans d'âge et 2 millions de kilomètres que l'on va y arriver. Même si les agents des Technicentres de maintenance font des prouesses, à un moment les 22-200 ont besoin de passer au stand, car ce sont de vieilles « bécanes ». Voilà, c'est tout ce que je peux vous dire.

Sur le point Seveso Rouen, vous nous avez donné plein d'informations, y compris peut-être un traitement différencié entre les collègues de Paris Normandie et les nôtres. Il faut qu'on le regarde. Si c'est le cas effectivement cela veut dire que dans la manière que l'on a de traiter la gestion de crise il y a un trou. Je n'ai pas vu passer de message « production du CNO » qui afficherait par rapport à cet événement-là des mesures immédiates. Il faut qu'on le réinterroge et nous vous donnerons les réponses. Ce que je vous propose, c'est peut-être de délocaliser au CSSCT, cela me semble être sa place naturelle, si vous en êtes d'accord. Nous donnons un droit de suite sur le sujet : comment cela a été traité au moment de l'incendie, et là nous sommes dans la pure gestion de crise. Après vous avez demandé un accompagnement spécifique. Je sais que Karim a essayé d'appeler le médecin, nous allons regarder avec le service médical ce qu'il est possible de proposer. En tout état de cause, je pense que le sujet mérite qu'on le positionne en CSSCT.

Enfin, vous nous avez parlé d'un cas de sexisme à Tergnier, je ne voulais quand même pas ne pas rebondir dessus. Tergnier vous le savez ce n'est pas notre CSE, nous n'allons pas interférer dedans évidemment. Je rappelle quand même que Nathalie ici présente est la référente éthique de la région. Nous allons quand même aller expliquer au CSE dont dépend Tergnier qu'il y a un sujet et que vous nous avez interpellés à ce propos. Après, si vous pouvez nous donner des détails nous le ferons. Ce que je peux vous garantir c'est que sur le CSE Hauts-de-France nous sommes d'une intransigeance totale avec ces sujets-là. J'ai eu l'occasion d'ailleurs moi-même d'avoir un entretien avec quelqu'un de mon équipe, pour lequel j'avais eu des retours disant qu'il aurait eu des propos déplacés vis-à-vis d'une collègue féminine. Le seul message que je fais passer à mes équipes, c'est qu'il faut – pardonnez-moi le terme – « déssexualiser » les rapports de travail. C'est-à-dire que dire bonjour à quelqu'un en lui disant : « qu'est-ce que tu es jolie aujourd'hui », même cela, ça ne le fait pas. Déjà, il y a un problème générationnel. Après nous avons une culture qui fait que parfois certains s'en étonnent. Je rappelle aussi la statistique qui veut que 50 % des mariages ont été faits sur des rencontres sur le lieu de travail. Je ne sais pas, peut-être que cette statistique va se retourner un peu à terme. En tout cas, nous ne voulons pas voir ces éléments-là revenir sur la table, et nous sommes de la plus grande vigilance. Nous serions de la plus grande sévérité si jamais des faits étaient avérés, soyez-en certains.

Une intervenante

Je me permets de rajouter que vous avez également désigné deux référents sur des agissements sexuels au niveau de ce TER Hauts-de-France. Monsieur MALANSKA qui est ici présent, et Madame MARTIN qui est en congés de maternité. Ces personnes sont les interlocuteurs privilégiés des agents qui pourraient être victimes de ce genre d'agissement. Avec moi-même évidemment, et leur manager. Merci.

Mme MIET, SUD-rail

Les référents harcèlement doivent être formés. Cela va arriver un jour ?

Une intervenante

Ils ont été formés en mai et juin, madame, par la Direction de l'éthique.

M. MARTEL, Président

Monsieur MALANSKA, avez-vous été formé ?

M. MALANSKA, SUD-Rail

Oui, nous avons été formés, il n'y a pas de problème. Nous sommes référents harcèlement, mais nous n'avons pas énormément de pouvoir.

M. MARTEL, Président

Ce n'est pas une question d'avoir du pouvoir. C'est une question d'être informé et de jouer le rôle de contact. C'est cela qui est important.

M. MALANSKA, SUD-Rail

J'en ai déjà parlé avec Madame MIART-LEBOEUF, nous n'avons pas vraiment de pouvoir pour certaines choses.

M. MARTEL, Président

Non, mais vous êtes des relais et c'est vous qui pouvez nous interpellier sur des sujets. Votre rôle est là.

M. MALANSKA, SUD-Rail

Oui, nous en discutons souvent avec Madame MIART-LEBOEUF, il n'y a pas de problème.

M. MARTEL, Président

Allez, nous allons clore ce chapitre. Merci à vous.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Je ne vais pas épiloguer avec vos histoires de chiffres et de robustesse. Je vous invite à venir samedi à midi voir les 22 maires de la Communauté d'Agglomération de Boulogne. Et de leur expliquer que maintenant à la SNCF tout ce qui est l'aménagement du territoire et les usagers n'est plus sa priorité, c'est la rapidité des trains.

M. MARTEL, Président

Je sais que vous êtes en colère, Monsieur MAGNIER. Mais rien ne permet aujourd'hui quand vous regardez objectivement ce que l'on propose comme service public pour le SA 2020. Je sais que les maires sont en campagne, et que le bashing SNCF fait aussi partie de la campagne municipale. Mais enfin, je suis désolé, on reste fiers du travail que l'on fait au quotidien, et on reste fiers des projets que l'on propose aux collectivités pour 2020.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Monsieur MARTEL, si je me souviens bien, les plus gros chiffres qui augmentaient, c'était autour de la région de Lille. Tout ce qui était à l'extérieur de Lille, l'augmentation n'était pas aussi grande. Là vous me parliez de 80 personnes, il n'y a pas 80 personnes. Sur tous les trains que vous avez supprimés, vous l'avez dit vous-même, plus de la moitié des arrêts dans certaines gares. Vous rigolez ou quoi quand vous me dites 80 personnes ?

M. MARTEL, Président

Je rappelle aussi qu'entre Calais et Boulogne, il y a 30 % de destinations en plus. C'est un équilibrage en fonction de là où nous avons des potentiels de clients à mettre

en plus dans les trains. Mais si vous ne voulez rien changer par rapport à aujourd'hui, dans ces cas-là il faut continuer SA 2019. Le problème est que comme on vient nous le modifier régulièrement, aujourd'hui il ne reste plus que 30 % du SA 2012, et cela, ça met les trains en retard. Nous avons donc besoin de rebaser l'offre. Nous l'avons fait sur des principes pour éviter d'avoir trop d'engorgements sur les pointes. Cela nous en avons déjà parlé, je vous l'ai expliqué, c'était la courbe en dos de chameau que je vous avais montrée à l'écran. Après, pour remettre plus de clients dans les trains, nous parions sur une forme de mobilité où nous gardons une continuité sur les dessertes tout au long de la journée, là où aujourd'hui il n'y avait pas de solution. Ce n'est pas vrai sur toutes les lignes, mais dans la plupart des cas, oui.

M. MAGNIER, SUD-Rail

J'ai un gros souci sur les 30 % d'augmentation entre Calais et Boulogne, il faudra nous les montrer, parce que nous aussi, nous avons fait des calculs.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Sur l'expertise, le mail repris par Xavier dit ceci : « *la Direction n'a pas pu programmer des entretiens prévus avec des agents vente aujourd'hui sur les périmètres de la vente et de l'escale.* » Ils semblent avoir beaucoup de difficultés à dégager les agents cette semaine et la prochaine.

Ce que je vous demande, pour éviter le débat sur les dégagements, c'est de faire démarrer l'expertise que vous serez en capacité de dégager l'ensemble des agents qui vous ont été envoyés. Je rappelle que ce nombre d'agents a été en diminution, parce que vous en avez fait la demande. Aujourd'hui démarre une expertise, et on apprend qu'aucun collègue de Valenciennes ou de l'Escale ne peut être dégagé sous quinze jours. Faites démarrer cette expertise quand vous serez en capacité de dégager les agents.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous allons vous apporter une précision, parce que nous continuons par mail pour voir l'évolution. Aujourd'hui c'est vrai qu'il y a quelques soucis.

Mme THÉBAUT, Relations Sociales

Ce matin il y a trois ACV que nous n'avons pas réussi à dégager. Pour le reste de la semaine et la semaine prochaine il y a des noms que nous n'avons pas encore réussi à dégager. Mais nous travaillons dessus, et nous n'avons pas dit à l'expert que ce n'était pas possible. Il y a juste trois entretiens ce matin où nous n'avons personne, mais c'est tout.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je réitère ma demande, il y a un mail qui est tombé ce matin à 9h23. C'est le même mail dont Xavier a parlé, qui dit que vous avez de grosses difficultés à dégager les agents sous quinze jours. Je vous invite à reboucler avec lui si ce n'est pas vrai. Et si c'est vrai je vous demande, au nom de la délégation, de décaler le début de cette expertise, quand vous serez en capacité de dégager l'ensemble des noms qui vous ont été donnés. Je rappelle quand même que cela coûte de l'argent, et si nous faisons une expertise c'est que c'est important, et nous faisons cela très sérieusement.

Sur le SA 2020, votre ambition de 15 000 usagers, Monsieur MARTEL, elle est la semaine et non le week-end. Pour avoir travaillé sur la fin des autorisations de départ – mais cela, nous y viendrons le 8 octobre – c'est une catastrophe ce que vous présentez les week-ends sur l'axe 1. Je suppose que si c'est comme cela sur l'axe 1, c'est pareil ailleurs. Mon camarade Ludo en a fait part un peu sur le littoral. Je vous assure que y compris votre ligne hiérarchique est très inquiète du nombre de départs que l'on a au départ le week-end : sur certaines gares, c'est quatre trains au départ le dimanche matin. Dernier Hirson au départ d'Aulnoye le week-end : 17h46. Il faut mettre des usagers – des clients pour vous – dans le train, c'est une grande ambition, mais le week-end l'offre est un peu moindre.

La deuxième chose : qu'est-ce qui se passe actuellement sur les directs sur l'axe 1 ? Mais cela doit être pareil ailleurs : que des rames 23 000 sur les trains directs. Qu'est-ce qui se passe actuellement ? C'est comme cela que l'on va réussir le 16 décembre ? Vous qui allez sur le terrain, vous dites que vous êtes allé à Laon, moi je vous invite à aller voir les contrôleurs de Lille. Il n'y a pas un contrôleur qui dit qu'aujourd'hui il arrive à être délogé pour être formé sur le Corail. Mais vous, vous continuez avec force à insister sur le fait que l'on sera prêts le 16 ? Il n'y a pas un agent sur le terrain qui dit que c'est prêt. Vous savez quoi ? Si ce n'était pas aussi dramatique, on en rigolerait presque. Tout le monde attend le 16 décembre pour enfin dire : « ça va péter dans tous les sens ». Il n'y a pas un agent sur le terrain qui dit que ça va être réussi, et vous avec force, vous continuez à nous dire que tout va bien. Je suis quand même assez inquiet du plan de transport le week-end, des remontées des collègues qui disent qu'ils ne sont pas formés, de la façon dont on traite nos usagers actuellement. Sur les trains directs sur l'axe 1 – mais à mon avis c'est pareil ailleurs –, mais il paraît que le 16 décembre c'est la grande révolution et que tout va bien se passer. Je le souhaite pour la boîte, mais très franchement, rendez-vous au CSE fin décembre.

M. MARTEL, Président

Sur l'axe 1 en effet, il y avait objectivement une baisse d'offre le week-end, mais nous avons reçu une commande supplémentaire côté AO. Cela devrait d'ailleurs être injecté, nous avons une réunion demain matin pour le vérifier, cela devrait être injecté dans les roulements dans la V2.

Mme MIET, SUD-Rail

Je croyais que c'était...

M. MARTEL, Président

L'AO dans son rôle de MOA peut nous commander des trains supplémentaires. Par exemple quand vous fabriquez le SA, vous faites ce que l'on appelle une expression de besoin de deux heures. C'est-à-dire qu'en fait, vous commandez les sillons, et après vous les activez. C'est-à-dire que vous avez le cadencement qui est fait : 5h46, 6h46, 7h46, et vous choisissez d'activer le 6h46, 7h46. L'AO par exemple là nous active des trains du sillon. Par exemple le 5h46 n'était pas dedans, ils le prennent quand même, ils nous demandent de le rajouter. Après, ce n'est plus qu'une question de coût supplémentaire c'est tout, et évidemment d'acceptabilité sociale dans les roulements. La commande supplémentaire de l'AO, cela fait d'ores et déjà 3 % de JS en plus, ce n'est pas rien quand même. Nous sommes encore dans le travail préparatoire du SA.

Effectivement sur la V1, et notamment sur l'axe 1 qui était le plus concerné par cela, une grosse baisse de charge le week-end, mais il y a eu beaucoup de trains de commandés en plus. Après vous les verrez et vous regarderez la différence avant/après par rapport à aujourd'hui ce qui se passe. Ce que vous citez en ce moment, y compris sur l'axe 1, les problèmes de gestion de composition. C'est aussi un des éléments de construction du SA 2020 : comment on fait pour remettre en jeu plus rapidement les rames capacitaires pour régler les problèmes d'hyper fréquentation que l'on a ? Certes, pas entre Calais et Boulogne, mais plutôt près de nos zones de métropole : Paris, Amiens, Lille. Cela, c'est aussi un élément de construction de la prod. C'est-à-dire que quand vous mettez en œuvre des trains Citi, ce sont des trains qui reviennent plus vite sur la métropole et qui partent moins loin, évitant ainsi que les sièges se baladent à vide en bout d'étape. Cela, c'était un élément hyper important de la construction de notre SA. Aujourd'hui ce que vous me dites et ce que l'on vit. Parce que c'est vrai que nous avons été en difficulté pendant plusieurs semaines sur les 23-500, et sur les VR2N cela continue. Ce matin il en manquait une dans le plan de transport, j'ai fait le point 5 minutes avant de venir. Ces éléments-là, ce sont des choses que l'on cherche à corriger avec le SA 2020. Cela ne va pas les aggraver, on cherche à le corriger. Je le dis : au SA 2020 on va multiplier par deux le nombre de rames qu'on laisse en robustesse sur les sites de production pour pouvoir les engager plus vite dans la production en cas de besoin.

Après je ne vais pas vous dire que tout sera merveilleux, il y aura l'appropriation du nouveau plan de transport qui sera compliqué pour les agents. Ils ont pris des habitudes avec le plan de transport actuel. Il y aura une phase de rodage qui est incontournable. Au début cela va être compliqué, et après on va mettre en place des petites fiches réflexe et ça ira de mieux en mieux. Je ne sais pas combien de temps va durer cette phase de rodage, c'est comme avec une voiture neuve. Moi, je souhaite la réussite de ce plan de transport.

On parlait tout à l'heure d'écologie, il y avait l'histoire avec Rouen, mais aussi cela a été cité dans la déclaration CGT, l'engagement climatique. Nous sommes bien dans notre rôle quand on propose aujourd'hui une alternative à la voiture. C'est cela, les 15 000 personnes en plus dans les TER, ce sont des voitures en moins sur les routes, nous sommes moins d'accord. Voilà en tout cas sur ce point précis sur l'axe 1. Si vous le voulez d'ailleurs, je pourrai au prochain CSE vous donner la liste de toutes les modifications qui ont été faites, plutôt que vous alliez les chercher dans les roulements, ce qui est plus compliqué. C'est une proposition que je peux vous faire.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Et sur l'absence de formation des collègues, là ce n'est pas un rodage. Vous avez de nombreux collègues ASCT qui disent qu'aujourd'hui à 2,5 mois de la prise du nouveau SA 2020 ils ne sont toujours pas formés, et qu'il y a toujours ces fameux problèmes de production. Là, ce n'est pas un problème de rodage. Si vous voulez, il n'y a pas vous qui avez créé le projet et qui voulez que ça réussisse et nous qui essayons de vous faire remonter ce que l'on entend sur le terrain parce que nous avons envie que cela se casse la figure. Non, au contraire, le SA 2020 nous engage tous. Après effectivement nous avons des visions différentes par rapport à ce que l'on nous dit sur le terrain. Ils ne pourront pas être rodés s'ils ne sont pas formés les copains, ça va être compliqué.

M. MARTEL, Président

Vous savez, il y a une architecture du projet où il y a une quinzaine de groupes de travail qui tournent. Évidemment les questions de formation des agents, cela fait partie des groupes de travail. Vous remontez une alerte spécifique sur les ASCT, nous allons la prendre. Monsieur FERTÉ la dernière fois nous avait fait remonter une alerte spécifique aussi sur les ADC côté Amiens. Là je retiens que c'est plutôt côté axe 1 et contrôle. Lorsque nous sortons du CSE, c'est tout de suite redescendu vers les groupes de travail, on travaille en boucle courte.

M. HOUEL, CGT

Vous dites qu'il y a plus de trains et que vous avez réussi à réduire le temps de parcours de 12 minutes avec l'exemple entre Calais et Boulogne. Mais vous allez obliger certains usagers des gares intermédiaires à devoir prendre leur véhicule pour se rendre à Boulogne ou à Calais pour pouvoir prendre le train. Il n'y a pas plus de 30 secondes, vous étiez en train de dire que l'on va faire en sorte que le client – pour moi c'est un usager – puisse ne pas utiliser sa voiture. Là avec le système que vous mettez en place, il va devoir prendre son véhicule pour aller à la gare la plus proche desservie par le nouveau plan de transport. Vous prenez la gare de Boulogne-sur-Mer, il est impossible en heure de pointe de stationner son véhicule. Ce n'est pas forcément pratique pour l'utilisateur votre principe. C'est bien beau de dire que l'on met plus de trains, mais oui, les dessertes sont moindres des gares intermédiaires. Et les usagers de ces gares intermédiaires, qui sont d'un côté 80 et de l'autre 200 – je crois plus mon camarade Ludo parce que je circule sur l'axe, et il y a beaucoup plus que 80 usagers qui montent dans ces trains-là – comment leur expliquer qu'ils vont devoir prendre leur véhicule, parce qu'il y a plus de trains qui passent, mais ils ne s'arrêtent pas. C'est totalement incompréhensible pour eux.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Sur l'expertise, le courrier du secrétaire Alexandre KIKOS à Raphaël RABIER concernant la suspension des entretiens exploratoires, la suspension de ce projet, étant donné que nous n'avons pas de rendu d'enquête. La seule chose que vous avez faite, c'est d'enlever le point 6. Effectivement, c'était tellement incohérent d'avoir une consultation avec une phase vote avant un rendu d'expertise, mais quand même. Il aurait été judicieux de suspendre les entretiens, de suspendre tous projets en attendant le rendu de l'expertise. Ou alors, cela veut dire que peu importe le rendu de l'expertise, le projet passera quand même. Cela, c'est une première chose.

La deuxième chose, c'est la date et les raisons pour lesquelles la convention TER n'a toujours pas été signée comme prévu le 24 septembre ? Est-ce que ça va encore bouger ? A priori lors de l'avis du CESER il n'y aurait pas grand-chose qui bougerait. Étant donné que s'il y a quelque chose qui bouge, il y aura de nouveau une saisine du CESER pour rendre un avis par rapport à ce qui aurait bougé. Ce qui va repousser encore plus l'échéance d'une signature. Cela devient inquiétant de ne pas avoir de signature de convention, et de ne pas avoir les horaires de trains. C'est quand même inquiétant dans le cas où les cheminots et les usagers viennent nous voir, et on ne peut même pas leur répondre.

M. MARTEL, Président

Vous avez raison, ces points-là sont essentiels. Évidemment que l'on trouvera toujours des exemples de clients à qui on a compliqué l'existence avec le SA 2020. Mais derrière, l'idée est aussi d'aller en chercher bien plus à côté. Je suis d'accord aussi avec vous sur le fait que tous les modes de rabattement sont importants. Cela veut dire que le SA 2020 sera d'autant plus efficace qu'il existe des politiques de rabattement avec les collectivités de communes qui sont efficaces. C'est-à-dire par exemple que les bus de la ville soient coordonnés avec les horaires de trains, qu'il y ait des projets de développement de parking pour permettre aux gens de venir se garer le matin. C'est aussi le début de quelque chose, tous les parkings ne sont pas construits, tous les horaires de bus ne sont pas revus pour que cela matche tout de suite, dès le 16 décembre.

Sur la signature de convention et la politique de communication du plan de transport, qui est un élément essentiel sur le SA 2020, je commence par le deuxième. J'aurais souhaité que l'on communique les horaires très vite auprès des usagers clients du TER, mais l'AO n'a pas voulu. Nous avons d'ailleurs fait plein de petites affiches, pleins d'éléments qui pourraient permettre aux gens de comprendre le « truc ». Parce que quand on ne comprend pas et que l'on voit des changements, c'est tout de suite un irritant. Il faut que l'on fasse comprendre à l'utilisateur du TER pourquoi on fait ces changements. Pour l'heure, cela, ce n'est pas fait.

Sur la distribution des horaires, on s'est heurté à plusieurs refus de l'autorité organisatrice, concernant la forme des fiches ligne. J'ai un projet sur l'ordinateur, moi je les trouve très bien. Il y a des codes couleur sur les dessertes, vous n'avez plus le numéro de train, mais le numéro de la mission. Par exemple quand vous êtes un TER Proxi vous êtes un P23, et le P23 s'il est cadencé à 6h46, c'est le P23 à chaque fois. Il n'y a plus 20 numéros de trains, vous n'avez peut-être que trois numéros de missions. Ce n'est plus le 841000, c'est le P23 de 6h46. Dans les fiches lignes, c'est écrit comme cela. Nous attendons le go, et normalement le 14 octobre on devrait pouvoir commencer à sortir les communications vers le grand public sur les fiches train.

Concernant la signature de la convention, il y a eu un passage en CESER le 20 septembre. Il devait y avoir un vote en plénière le 24 septembre, qui a été décalé. Objectivement les raisons, je ne les connais pas. Normalement il y a un nouveau passage le 15 octobre, je ne sais pas si cela tiendra. Objectivement aujourd'hui la négociation sur la future convention est terminée, il n'y a pas de nouveaux éléments à intégrer dedans. Il n'y aurait pas besoin, y compris si ce n'est pas signé le 15 octobre de repasser une nouvelle fois devant le CESER, ce sera le même dossier. Que vous dire là-dessus ? Je ne sais pas, cela doit tenir sans doute aux agendas politiques, je ne vois que cela. En tout cas, aujourd'hui la négociation est terminée et il faut la présenter aux élus de la région pour qu'ils puissent voter dessus. C'est à l'ordre du jour du 15. Est-ce que ce sera encore décalé ? Je vous disais cela déjà en juin, donc à un moment maintenant, au bout du troisième report je vais arrêter de dire que c'est sûr et certain. Je ne suis pas dans la tête de ceux qui font les ordres du jour à la plénière de la région, mais voilà.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Par rapport à cela, c'est quand même inquiétant ces différents reports, parce que normalement la signature, c'était fin d'année 2018. De report en report, OK, mais par contre, étant donné que nous n'avons pas d'horaire de train, comme Martine AUBRY, on se demande s'il n'y a pas un loup. Il y a quelque chose qui se passe qui n'est pas très clair, ce n'est pas possible. Comment pouvez-vous nous expliquer que l'AO ne veut pas mettre en ligne les horaires, éventuellement on aurait l'accord le 14, et la signature se ferait le 15 ?

M. MARTEL, Président

Les horaires de trains, ils les connaissent depuis deux ans.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ce que vous nous avez donné, ce n'est qu'un projet qui va évoluer ou ce sont les vrais horaires ? Pourquoi nous n'avons pas les TERGV ? Est-ce qu'il y a encore des négociations en cours ? Est-ce qu'il y a des pressions politiques telles que les horaires vont encore changer ? Au-delà des horaires pour les usagers, ce sont aussi les conditions de travail des cheminots.

M. MARTEL, Président

Cela fait le lien avec la liste des 14 modifications qui sont en cours. L'idée le 14 octobre est bien d'inclure les 14 modifications. Cela reste quand même sur une petite portion de l'ensemble des erreurs. Après, je vous laisse à l'interprétation de la maîtrise des agendas, que voulez-vous que je vous dise ? Je pense que si l'on avait voulu faire un projet ouvert aux clients il fallait le communiquer bien avant, laisser le temps aux usagers de réagir et d'apporter les amendements nécessaires. Plutôt que de le sortir dans la dernière ligne droite où évidemment ce sera plus compliqué. Mais là-dessus, ce n'est pas nous qui avons la maîtrise du calendrier. En tout cas, il n'y a pas de découverte du projet. Le principe de construction a été partagé depuis le départ avec les techniciens de l'AO. Ce n'est pas un projet SNCF que l'on est venu comme cela soumettre au dernier moment à l'exécutif, vous le savez, cela.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Juste pour répondre, parce que j'étais tombé dessus il y a quelques jours maintenant. Il y a eu un article dans *La Voix du Nord*. Je sais que vous allez nous dire que la presse, il faut en prendre et en laisser, mais nous avons été au courant par *La Voix du Nord* que la convention ne serait pas signée. Là, il y a des paroles de « Xavier BERTRAND » qui demande à la SNCF de revoir sa copie avant de signer la convention, suite à des grilles horaires TER qui prévoient des réductions ou des modifications de dessertes sur le littoral, du côté de Lens. Et qu'il ne signerait pas cette convention tant que la SNCF n'aura pas revu ses grilles et ses trains. Cela tombe quelques jours avant la date prévue. On parle évidemment du CESER dans cet article, et il dit que la séance plénière de septembre peut être aussi celle d'octobre et celle de novembre, mais que c'est un bras de fer, qui n'est pas terminé. Vous n'êtes pas au courant, mais l'article est en ligne gratuitement.

M. MARTEL, Président

Ne vous inquiétez pas, je surveille évidemment ce qui s'écrit dans la presse. Vous voulez que je vous le commente cela ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Non du tout. Je veux juste savoir si vous avez redonné de nouveaux éléments avec de nouvelles grilles, ou si l'on est resté sur les mêmes que prévu pour la signature de septembre. Parce que là, il dit qu'il ne signe pas, car ils attendent de nouveaux éléments.

M. MARTEL, Président

En termes de responsabilité, le maître d'ouvrage de l'offre TER, c'est le Conseil régional. Si le Conseil régional nous demande de modifier tel horaire, nous le faisons. Si après c'est en contradiction après ce que l'on a fait avant, on lui dit que l'on peut le modifier, mais il y a un risque. Par exemple sur les modifications demandées pour créer des Jeumont et Hirson accélérés, cela créait un trou d'offres de trois heures à Aulnoye. On leur a dit que ce n'est sans doute pas l'idée du siècle, parce que ce qui va être corrigé sur Jeumont sera multiplié par 5 sur Aulnoye. Aujourd'hui des demandes de modifications nous ont été faites par l'AO et sur lesquelles nous avons apporté des éléments de réponses, mais parfois techniquement ce n'était pas possible. Quand vous faites des demandes de modifications en septembre, vous êtes à l'intérieur de ce que l'on appelle le lot 2 de commande des sillons. Si fret ou un autre opérateur a commandé le sillon avant vous, il n'y a plus de place sur le graphique, et ce n'est plus possible d'aller occuper le sillon. C'est ce qui s'est passé par exemple sur les Lille-Lens accélérés. À part ce cas, toutes les autres modifications ont été traitées. Nous attendons juste la réponse de l'AO, car lorsque vous commandez des trains en plus, cela coûte aussi plus cher, et cela s'appelle un avenant.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je vois très bien, mais à un moment donné, il faut quand même trouver une solution. Je comprends la situation de l'entreprise, comme on peut comprendre la situation du Conseil régional. Nous, nous n'avons jamais été contre avoir une trilatérale, nous l'avons déjà dit – toutes OS confondues – lors de rencontres au Conseil régional. Là le problème est que du coup on retarde les annonces faites aux usagers et tous les travaux des GT2R. Parce que l'on travaille sur des graphiques, mais qui peut-être vont se faire, ou pas. On nous a clairement dit lors du dernier CSE que de toute façon on pouvait faire toutes les modifications, c'est une question de sillons – vous l'avez redit aujourd'hui – et qu'en gros, tout ce qui est prévu, ce sera comme cela.

M. MARTEL, Président

Tout ce que vous me dites je le sais, et j'ai remonté des alertes auprès des techniciens. Quand vous faites fonctionner une entreprise ferroviaire en mode pompier, cela ne peut pas bien fonctionner. À la fois nous avons eu l'ambition de travailler suffisamment en amont pour permettre aux gens d'encaisser le changement qui est quand même très important. Effectivement, s'il y a des modifications de dernière minute, ce sont des choses qui vont rajouter des irritants aux irritants. Après le 14 octobre, qu'est-ce qui va se passer quand tout le monde aura les grilles horaires en main en termes de modification des dessertes ? On ne va pas demander des modifications d'horaires le 12 décembre pour la mise en place le 15. À un moment il faut être raisonnable. Il existe des calendriers normés européens, et pour remettre des trains à l'heure, il faut juste qu'il y ait un peu d'orthodoxie dans le travail technique autour de la construction des trains.

On va arrêter, j'ai une certaine limite à mon expression. Je pense que vous savez lire entre les lignes, vous avez compris ce qui se passe. Quand vous lisez la presse, il y a quand même quelque chose qui est systématique quand on parle de cette convention, c'est que la SNCF ne fait pas le job. Et pourquoi on dit cela à votre avis ?

Nous allons peut-être rentrer dans l'ordre du jour maintenant, Monsieur WATTEBLED.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Il manque une réponse, Monsieur le Président, j'ai demandé de décaler l'expertise une fois que tous les agents dont les noms ont été donnés pourront être dégagés. J'aimerais avoir une réponse là-dessus.

M. MARTEL, Président

Je pense que le sujet a déjà été discuté avec Raphaël RABIER qui est celui qui discute du sujet. Il n'y aura pas de décalage de l'expertise ni de décalage des entretiens.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Vous trouvez normal de dépenser de l'argent dans une expertise, et que les noms qui sont donnés on ne puisse pas les écouter et les entendre ? Quel est le but de cette expertise ?

M. MARTEL, Président

Sur les noms et les dégagements, etc., à l'issue de cette réunion tout va être mis en œuvre pour que ça se passe vraiment dans les meilleures conditions, même si nous avons l'impression que bon nombre de cas sont levés. Nous n'avons pas envie de retarder cela, vous le comprenez. Je pense que l'on va mettre tout en œuvre pour que cela se passe bien.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Je me permets de vous dire que j'ai quand même des doutes, parce que les noms n'ont pas été donnés au dernier moment. C'est un peu compliqué votre réponse, sur le fait que l'on a du mal à les dégager, vous m'excuserez.

M. MARTEL, Président

On peut le voir de manière positive, c'est-à-dire que les gens sont attachés à la mise en œuvre de la production, et que peut-être ils ont fait passer cela en ordre de priorité avant les dégagements, mais cela va rentrer dans l'ordre, je l'espère très vite.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Attendez, il y a deux expertises. Il y a celle importante pour les camarades de Boulogne et Tergnier. L'autre expertise c'est sur les risques psychosociaux. Je ne peux pas accepter de recevoir un mail qui me dit que sous quinze jours des collègues dont nous avons donné les noms depuis longtemps, dont nous avons diminué le nombre, ne seront pas dégagés. L'enquête est sur les RPS, je ne peux pas me satisfaire de votre réponse. Soit les collègues peuvent être entendus sur les dates qui ont été données, soit nous décalons. C'est super important.

M. MARTEL, Président

Je ne voulais pas vous mettre en colère là-dessus. Nous avons accepté l'augure de cette expertise, et nous n'allons pas chercher à pourrir la situation, ce n'est pas notre volonté. Après, la mise en œuvre du travail au quotidien s'avère un peu compliquée. Nous allons reprendre la main dessus pour redonner des ordres de priorité dans les bureaux de commande, et je pense que la situation va s'apaiser très rapidement. De toute façon, il y a des points d'étape, c'est une question de jours, et je pense que l'on va y arriver. Après, s'il reste un ou deux cas, on va regarder comment on le traite de façon très précise et individuellement, mais on va y arriver.

M. WATTEBLED, Secrétaire

On ne va pas polémiquer plus que cela, on voit votre position là-dessus. On va faire un retour avec l'expert suite au mail qu'il vient d'envoyer. Nous reviendrons certainement vers vous et on en parlera avec les organisations syndicales. Pour que si effectivement l'expertise ne se fait pas dans de bonnes conditions, nous demanderons certainement un report. Ceci pour que l'on ait des témoignages de qualité et pas des choses faites à la va-vite, n'importe comment, et juste pour avoir un rendu à la date précise. Il faut se donner le temps de faire cela proprement et de bonne manière, on va voir avec l'expert et on reviendra vers vous rapidement.

M. MARTEL, Président

Gardez la parole, Monsieur WATTEBLED, nous allons rentrer dans l'ordre du jour.

Approbation du procès-verbal de la réunion CSE du 29 août 2019

M. MARTEL, Président

Je vous propose de passer à l'approbation du PV du CSE du 29 août 2019. Qui vote pour ?

Le procès-verbal de la réunion CSE en date du 29 août 2019 est approuvé par 26 voix pour.

Information de Monsieur le Secrétaire

M. WATTEBLED, Secrétaire

Il n'y a pas grand-chose, mis à part l'inauguration du restaurant d'entreprise de Lille pour lequel nous avons envoyé des invitations pour le 9 octobre. Il serait judicieux et bien pour l'organisation que ceux qui veulent venir faire l'inauguration, même ceux qui ne sont pas dans l'accord du CASI. Blague mise à part, ce serait bien de répondre au mail, car derrière il y a une intendance, et il ne faut pas mettre les services en difficulté par rapport à cela.

M. MARTEL, Président

Merci, Monsieur WATTEBLED. Nous passons la parole au Trésorier.

Information de Monsieur le Trésorier

M. MARTEL, Président

Il n'y a rien ? Très bien. Nous passons aux points traditionnels à l'ordre du jour des CSE.

Information de monsieur le Président

- *Incidents sur la sécurité*

M. MARTEL, Président

Ayez en tête qu'au mois d'août il n'y a eu ni événement de sécurité remarquable sur le plan de la sécurité ferroviaire, ni accident du travail grave durant le mois d'août.

- *Informations sur la régularité*

M. MARTEL, Président

Un point sur la production. Nous vous donnons maintenant le support que l'on partage avec les DET sur la M+1 du mois d'août. Vous le voyez, nous sommes plutôt sur une bonne séquence de production. Les courbes de qualité de production entre 2018 et 2019 se sont croisées au mois de mars, et nous sommes aujourd'hui assez régulièrement deux points au-dessus, alors même que les trains Intercités pèsent quand même un peu lourd dans la moyenne, puisque ces lignes sont quand même compliquées à exploiter. Je rappelle que par exemple sur le Paris – Amiens – Boulogne nous avons encore de 67-400 qui roulent, et que ces engins sont particulièrement à bout de souffle. Nous voyons aussi tout l'apport avec les nouvelles rames Régiolis que nous avons engagées au poste été avec deux allers-retours sur cinq, et cinq allers-retours sur cinq au mois de décembre.

Il n'y a pas eu de canicule au mois d'août, c'était fin juillet. Juste vous dire qu'il existe deux séries de matériels qui sont non climatisés sur la région : les VR2N dont le remplacement devrait normalement intervenir aux alentours de 2024-2025 puisque les engins seront à bout de potentiel. En revanche les V2N sur Paris dureront jusqu'au-delà de 2030 puisqu'elles ont été rénovées, mais sans la climatisation. Cela pose des questions en termes d'ordonnancement de la production, puisque nous l'avons vu cet été, nous avons dû prendre des mesures d'urgence pour garer les V2N. Ce faisant, nous avons évidemment déséquilibré le plan de transport sur l'entrée de Paris. Typiquement on parlait d'ambition du SA, ce sont des choses que l'on doit discuter avec l'AO, puisque si j'écoute les derniers spécialistes en termes de réchauffement climatique, il est vraisemblable que 2030 et au-delà, on puisse avoir des étés encore plus caniculaires que celui que nous avons connu en 2019. Cela posera un problème de risque de faire circuler du matériel non climatisé. Voilà ce que je peux vous dire.

Vous voyez, assez peu d'événements de production importants, si ce n'est un peu à la fin du mois d'août, avec des sujets d'arrachement caténaire à Douai notamment sur la journée du 27 août. C'était vraiment l'incident le plus important du mois d'août.

Après sur la répartition vous le voyez, l'ensemble des causes est en progrès.

Au niveau des responsabilités par corps de métier, c'est relativement stable par rapport à 2018.

Sur les lignes parisiennes, vous le voyez, même si l'objectif n'est pas atteint, il y a quand même du mieux sur le Y picard, sur le Paris – Creil – Amiens. Il se prolonge d'ailleurs sur ce mois de septembre, c'est plutôt mieux. Restons humbles, il reste encore 12 % d'irrégularité. Ce qui situe quand même la régularité de la ligne plus de trois points en dessous de la moyenne régionale. Xavier BERTRAND nous a écrit en demandant de mettre la ligne en plan de redressement. Ayez en tête que sur les causes internes TER nous sommes à l'objectif sur le Y picard. Pour autant, cela me semble important de réinterroger la desserte parce qu'il y a notamment des politiques d'enchaînement de trains qui semblent peu propices à mettre les trains à l'heure, notamment dans le sens vers Paris le matin. Avec notamment des trains rapides qui rattrapent des trains lents en arrivant dans la zone dense parisienne. Avoir des trains qui se suivent à 3 minutes pendant 45 kilomètres et penser que le dernier de la série sera à l'heure, en langage ferroviaire je pense que c'est quand même très compliqué. Je pense que les conducteurs d'Amiens qui sont dans la salle voient de quels trains je parle. Nous allons faire une réponse.

Il y a évidemment aussi l'état de santé du matériel, les 22-200 d'Intercités qui aujourd'hui nous posent des problèmes importants. Ayez en tête quand même que l'on va retrouver un meilleur équilibre au moment du changement de service, puisque nous aurons besoin de trois 22-2 de moins dans le plan de transport, mais nous allons garder l'ensemble de la flotte en l'état. En fait, cela fera comme l'effet d'un +3.

Sur la démarche H00, Lille-Flandre a été noté que la plus grosse progression en France sur les trains à l'heure au départ. Nous avons eu un prix au mois d'août là-dessus dans le collectif H00.

Un regret que concerne Amiens : malheureusement la GOP de Serqueux a été très impactante. C'est dommage, parce que l'on aurait pu faire sans doute un mois d'août à plus de 90 % en moyenne sur H00 Amiens.

J'arrête là pour les informations de production.

- *Informations commerciales*

M. MARTEL, Président

Sur les informations de trafic et recettes, vous le voyez, nous avons des chiffres qui sont globalement tous au vert, que ce soit en termes de fréquentation comme en termes de recettes. Cela montre que les clients veulent du TER.

Vous avez dans la partie droite du graphique tous les chiffres, je ne développe pas plus.

Mme LE SAINT, UNSA-Ferroviaire

Pouvez-vous nous planter le décor des recettes du TER Hauts-de-France comparativement à nos autres collègues de la France, s'il vous plaît ? Puisque vous nous dites que les recettes sont bonnes, j'aimerais avoir une évaluation de la performance des autres TER pour pouvoir nous situer. Merci.

M. MARTEL, Président

Je l'ai écrit dans un séminaire dans une de mes notes. Les chiffres de production je les connais par cœur, mais les chiffres commerciaux, ce n'est pas tout à fait le cas, très humblement.

Mme LE SAINT, UNSA-Ferroviaire

Moi, ce sont ceux que je préfère.

M. MARTEL, Président

Et d'ailleurs, souvent l'un ne va pas sans l'autre. Je ne sais pas. Je pense que l'on doit être un peu en dessous de la progression moyenne du national, mais pas très loin. Je ne retrouve pas mes chiffres, je pourrai vous les donner. La progression commerciale TER Hauts-de-France, versus la moyenne des autres TER ?

Mme LE SAINT, UNSA-Ferroviaire

S'il vous plaît.

M. MARTEL, Président

Je ne peux pas faire appel à un ami, donc ce sera une réponse ultérieure.

Information annuelle à l'initiative du Président

- *Situation de la sous-traitance 2018*

M. MARTEL, Président

Vous avez eu un papier récapitulatif de l'état de la sous-traitance sur le territoire. Je ne vais pas commenter le tableau, vous avez différents items concernés, toujours les mêmes, très connus. C'est un peu ancien, c'est le bilan de la sous-traitance de 2018 versus 2017. C'est vrai que nous sommes en septembre 2019. Est-ce qu'il y a des déclarations là-dessus ?

M. LENFANT, SUD-Rail

À mon avis, je pense qu'il manque des nombres quand même, il y a beaucoup de cases blanches.

M. MARTEL, Président

Quand il y a des cases blanches, cela veut dire qu'il n'y a pas de contrat, c'est zéro en fait. Est-ce qu'il y a des questions là-dessus ? Pour votre information, en 2019 il y a eu beaucoup de renégociations de contrats. Notamment le contrat taxi pour transport de personnel a été renégocié sur les trois quarts du territoire. Nous avons également plusieurs lots sur le transport routier, que nous mettons en œuvre notamment en Picardie, qui ont été également renégociés. Cela, ce sera pour le point sur la sous-traitance en 2020.

M. SMAGHUE, CGT

Normalement en CSE on travaille les dossiers en amont. Pour cela il existait la Commission emploi-formation, qui aurait pu échanger sur ces sujets-là. Merci.

M. MARTEL, Président

La sous-traitance, ce n'était pas en Commission emploi-formation que l'on traitait le sujet, c'est plutôt en Commission économique, je pense. Ce sont des choses qui existaient à l'époque de CE.

M. TAILLEZ, CFDT

Ce qui me dérange dans l'histoire, c'est que vous nous envoyez un tableau avec des rubriques et des numéros de comptes. Par exemple tout à l'heure vous parliez des taxis de transport du personnel, mais ils ne sont pas repris dedans. Tout cela pour vous dire que comme c'est extrêmement compliqué, je pense qu'il aurait été opportun de faire une présentation du tableau et d'expliquer ce que cela veut dire, etc.

M. MARTEL, Président

Il n'a pas une forme différente de 2017. Si vous souhaitez que quelqu'un des finances vienne nous en parler.

M. TAILLEZ, CFDT

Effectivement c'est une obligation légale, mais un peu d'explications cela ne fait pas de mal.

M. MARTEL, Président

Peut-être que le sujet pourrait être du coup traité en Commission économique, avec un retour en plénière dans ce cas.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui pour une Commission économique pour traiter ce sujet-là. Un petit mot sur la sous-traitance en général : la CGT demande la réinternalisation de beaucoup de tâches. Au-delà de l'histoire des taxis, on demandait aussi d'y travailler, car cela coûte énormément cher, alors que l'on pourrait faire autrement, et mieux. Nous avons aussi lancé l'idée avec les agents qui se retrouvent dans le EIM : pourquoi ne pas refaire des navettes plutôt que de passer par un taxi privé, ou alors des appels d'offres qui changent régulièrement. Pourquoi ne pas utiliser les cheminots ?

Sur la sous-traitance informatique, c'est très inquiétant. Nous avons de plus en plus de cas dans ces services-là. Nous, nous réclamons de réinternaliser beaucoup de tâches. Le tableau est imbuvable.

M. MARTEL, Président

Nous prenons le principe de délocaliser ce sujet.

Dans la construction des SA l'idée – même si pour le coup les taxis de transport de personnel ne sont pas dans l'assiette – est de les réduire chaque année. Ce n'est pas qu'une question de coût, mais avec les années d'expérience, on note que d'intégrer le taxi dans la chaîne de production du train, c'est juste un élément de défiabilisation de l'ensemble. C'est un élément constant, que l'ubérisation du transport n'arrange évidemment pas. OK, on délocalise en Commission économique.

Mme LE SAINT, UNSA-Ferroviaire

Concernant l'utilisation des taxis, vous avez des chiffres à nous donner sur l'évolution d'utilisation ? Les taxis qui permettent aux clients, des scolaires dans les petits villages, etc., de rejoindre le train ?

M. MARTEL, Président

On parlait des taxis pour le transport de personnel, on ne parlait pas des taxis à la demande.

Mme LE SAINT, UNSA-Ferroviaire

Pardon, je pensais aux TAD.

M. MARTEL, Président

Là pour le coup, vous les avez sur les achats de transport de voyageurs, dans « achat des autres modes de transport ». Le taxi à la demande, c'est la dernière ligne du tableau. Pour moi, le TAD est extrêmement faible sur le territoire Hauts-de-France.

M. TAILLEZ, CFDT

Sur le transport en autocar, on peut quand même voir que c'est la moitié du prix de la sous-traitance globale en Hauts-de-France, c'est énorme quand même.

M. MARTEL, Président

C'est parce que nous avons des lignes de cars régulières. D'ailleurs, sincèrement, nous sommes une très petite région en termes de TER par autocar. Nous avons le même nombre de trains que le TER Auvergne – Rhône-Alpes, et nous avons peut-être une cinquantaine de cars quotidiens, là où ils en ont 560. Nous faisons le même nombre de trains, et nous faisons dix fois moins de, car que TER Auvergne – Rhône-Alpes.

Sur la partie sous-traitance, on en reste là ?

- *Point spécifique week-end ETER et braderie 2019*

M. WATTEBLED, Secrétaire

Nous n'avons pas eu de document là-dessus.

M. MARTEL, Président

D'habitude il n'y avait pas de document, c'était un retour oral.

M. TAILLEZ, CFDT

Je me souviens qu'à une certaine époque nous avons une bilatérale entre toutes les OS et quelqu'un de l'activité pour faire ce REX, et on nous fournissait des documents.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Et il y avait avant l'opération une explication en instance du déroulé.

M. MARTEL, Président

En tout cas, je peux vous donner quelques chiffres qui sont intéressants à avoir, même si je retiens votre demande de faire une petite rencontre avant-après.

L'opération ETER a été un grand succès, nous avons vendu 89 % des titres disponibles pour le week-end. Cela veut dire 21 800 titres vendus, sur 24 500 titres disponibles. Cela montre que cela a été un grand succès.

L'outil MOBILEO qui a été mis en place en gare de Lille-Flandres a été un gros succès également.

Nous avons eu quelques beaux week-ends en plus sur le mois d'août, il y a eu du monde dans les trains. Avec évidemment en termes de réalisation de plan de transport des points très particuliers sur les phénomènes d'affluence que l'on pouvait avoir le dimanche soir. Nous avons été relativement épargnés par les crises, mais nous avons d'ores et déjà repéré quand même des éléments de saturation qui perdurent hors week-end ETER sur notamment les cinq allers-retours sur la côte sur le train du dimanche soir. Manifestement l'UM de Régiolis en capacité semble ne pas répondre aux besoins. Ce qui est compliqué parce que vous ne pouvez pas mettre la rame en triplée, sinon après vous avez des sujets de VHQ, sur lesquels on s'est interdit de construire de nouvelles dessertes en hors quai. Pour l'instant nous n'avons pas la réponse.

Nous notons que, y compris en dehors des week-ends promotionnels, c'est-à-dire quand on paie plus cher les billets lorsque l'on est en occasionnel, les gens font le choix du train pour aller sur la côte d'Opale. Cela, c'est quand même un élément à prendre en compte. Cela sort un peu du cadre du REX sur les TER, mais je tenais à vous le dire. Cela montre qu'il y a aussi un travail spécifique sur les offres de week-end. Nous avons eu le débat tout à l'heure avec Monsieur Lambert sur l'offre de week-end côté axe 1, il y a aussi des éléments qui aujourd'hui nous interrogent, et pour lesquels nous n'avons pas forcément les solutions d'ailleurs, à d'autres endroits sur le territoire.

Au niveau des filtrages, cela s'est bien passé dans toutes les gares où cela a été mis en œuvre. Il y avait eu un week-end un peu compliqué à un moment avec une coupure entre Valenciennes et Lille, mais les reports sur bus n'ont pas eu un énorme succès, mais cela s'est bien passé malgré tout. Nous avons eu un souci sur un week-end sur un dernier bus au départ du Tréport, avec une vingtaine de clients qui l'ont raté, mais ils ont été pris en charge par ailleurs. Nous avons noté sur le samedi des capacités insuffisantes, toujours en car sur la gare de Noyelles pour la liaison avec Saint-Valéry au niveau de la Baie de Somme, avec des sujets sur la coordination des cars de réserve.

A priori pas de problématique de sûreté majeure qui aurait été enregistrée sur ces week-ends qui sont toujours un peu limites. Vous le savez, des accompagnements spécifiques qui sont faits sur certains trains par la SUGE. Nous avons fait tous les lundis des bilans sur les opérations du week-end. J'ai pris des vacances comme vous donc je ne les ai pas tous en tête, mais il n'y a pas eu d'incident majeur à signaler.

Monsieur NOTELET, vous vouliez poser une question ou réagir ?

M. NOTELET, RS SUD-Rail

Juste un retour sur les accueils filtrage. Il a été observé dans différentes gares où il y a eu mise en place des filtrages, des agents intérimaires qui contrôlaient seuls dans les souterrains, etc. En toute insécurité, parce que seuls déjà, dans les escaliers. Nous aurions voulu savoir si des formations sont prévues pour ces agents qui se retrouvent

à contrôler les voyageurs, et je pense sans habilitation, puisque le contrôle n'est pas accessible à tous. On s'est posé la question sur ces agents un peu venus de nulle part, qui se sont trouvés seuls dans des gares à filtrer et à contrôler les voyageurs, sur les différents événementiels.

M. MARTEL, Président

Le filtrage ce n'est pas du contrôle.

M. NOTELET, RS SUD-Rail

Je parle de personnes qui contrôlaient.

M. MARTEL, Président

Dans ce cas, cela veut dire qu'un geste métier n'a pas été respecté. Je n'avais pas cette information, mais nous allons en reparler avec les équipes des ERC. Surtout dans les escaliers tout seul, en effet, cela présente un risque que l'on comprend tous. Nous allons vérifier tout cela. C'était dans quelle gare ?

M. NOTELET, RS SUD-Rail

J'en ai repéré à Arras, Douai et Béthune.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Excusez-moi, je suis conducteur de train, et il y a quelque chose que je ne comprends pas : le filtrage, ce n'est pas du contrôle ?

M. MARTEL, Président

Non. L'acte de contrôle, vous pouvez vérifier le titre de contrôle d'un client et être amené le cas échéant à procéder à l'établissement d'un procès-verbal avec demande du titre d'identité, etc. Quelqu'un qui fait un accueil embarquement ne fait pas cela. Il donne juste l'accès ou pas au train.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Il vérifie le titre de contrôle quand même, c'est un contrôle.

M. MARTEL, Président

Ce que je veux vous dire, c'est que le contrôle effectué par un contrôleur assermenté de la SNCF, on peut avoir le champ complet de la vérification. Cela peut être de l'IV, comme effectivement l'établissement d'un procès-verbal. Quand on parle d'accueil embarquement on ne parle pas de contrôle, parce que c'est limité uniquement à la vérification du titre de transport pour l'accès. Quelqu'un qui n'est pas muni d'un titre de transport on lui dit juste : vous ne passez pas. On ne dresse pas un procès-verbal.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Sur la forme, si vous nous présentez des sujets à l'ordre du jour, il serait bien d'avoir le document. Je propose que votre document soit remis aux élus par mail, et qu'il soit annexé au PV.

M. MARTEL, Président

Nous sommes d'accord.

Sur la braderie, nous avons vendu au total 67 437 billets dont 60 037 billets à petit prix. Pour info, en 2018 il y en avait eu 47 000, il y a une vraie différence.

Nous avons mis en œuvre exactement le même plan de transport en 2019 qu'en 2018. C'est quand même 61 TER supplémentaires sur le week-end de braderie, ce n'est quand même pas neutre. D'ailleurs, parce que nous avons privilégié l'événement braderie, nous avons eu quelques soucis de production les jours qui ont suivi la braderie. Parce que des agents ont accepté de décaler quelques repos, et cela a créé un point du en milieu de semaine qui a suivi. Comme en plus c'est la semaine de la rentrée. La braderie nous met quand même l'appareil de production en forte tension, et nous avons mis quelques jours à récupérer nos forces là-dessus. Cela reste quand même compliqué à mettre en œuvre, mais c'est quand même une fierté de participer à ce type d'événement.

Il y a quand même eu quelques couacs avec l'acheminement des ADC par rapport au parcours taxi, malheureusement comme cela a été le cas l'année d'avant. Nous avons eu un petit loupé dans la transmission d'aller emprunter les couloirs des taxis rue de Tournai. Ce sont des choses que nous avons pris dans le REX Production sur la braderie.

Il y a eu également toujours en production un petit sujet qui était lié à la numérotation des trains, cela c'est du pur ferroviaire. Certains trains spéciaux ont reçu des doubles numérotations, donc les opérationnels ont parfois été perdus. L'idée est de reprendre un tableau de correspondance pour ne pas qu'il y ait d'erreurs là-dessus. La SUGE était également en force en gare de Lille, puisque 70 agents SUGE mobilisés le samedi et 50 le dimanche. D'ailleurs la SUGE nous avait fait remonter que sur quelques enchaînements de trains, notamment un train supprimé, il y a eu quelques mouvements de foule qu'ils avaient dû contenir. Comme quoi quand on est comme cela sur des événements il faut vraiment être au rendez-vous, y compris sur le sol.

Après dans le dossier, il y a plein de retours presse que l'on annexera au PV. Encore une édition de la braderie sur laquelle – je pense – nous avons contribué à la réussite. Voilà pour la braderie.

Questions Réponses

M. MARTEL, Président

Nous allons vraisemblablement proposer un report de la présentation du dossier des Directions de lignes aux instances. Cela devait commencer par le CSSCT les 2 et 3 octobre, avec un enchaînement sur le CSE du 15. Le tout sera décalé d'un mois, sans doute.

M. HONVAULT, UNSA-Ferroviaire

S'il vous plaît, ce décalage est motivé par quoi ? Parce que c'est quand même un projet qui est prévu pour le 1^{er} janvier.

M. MARTEL, Président

C'est le 1^{er} février concernant la partie parisienne, et la partie amiénoise.

M. HONVAULT, UNSA-Ferroviaire

Oui, j'entends bien, mais c'est motivé par quoi ?

M. MARTEL, Président

La motivation du report est que nous avons besoin de procéder à des ajustements avec l'activité Voyages, notamment sur Paris. Puisque nous n'étions pas complètement alignés sur les dates concernant la reprise de telle ou telle famille de personnel de production, notamment en gare de Paris-Nord.

M. HONVAULT, UNSA-Ferroviaire

Les agents seront informés quand des changements à venir pour eux ?

M. MARTEL, Président

S'il n'y a pas les instances les 2, 3 et 15, ce sera au travers des instances au mois de novembre. Après, il y a du travail managérial, mais nous sommes censés respecter l'information des élus.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour que les agents se posent trop de questions, c'est cela ? Sous la forme projet – parce que tant qu'il n'y a pas de passage en instance on ne peut pas dire que c'est acté – on va sûrement informer les agents sur les futurs DDL. Ceci pour éviter que les agents ne s'inquiètent outre mesure.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Cela tombe bien que vous annonciez un report, parce qu'une CSSCT le 4 novembre pour un ordre du jour au CSE le 15 octobre, c'était un peu incompatible. Il me semblait qu'en CSSCT on traitait un peu le dossier pour dégrossir les choses, et après seulement on arrivait en CSE, donc il y avait une certaine incompatibilité.

M. MARTEL, Président

Vous aviez déjà l'information du report en CSSCT ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui, nous l'avons eue ce matin. De ce fait, j'allais vous demander le report.

M. MARTEL, Président

Je pense que nous avons épuisé l'ordre du jour.

M. HOUEL, CGT

Je veux juste intervenir par rapport aux réponses que la Direction fait à certaines questions posées dans le RIC.

Par exemple, la #209, on demande la raison pour laquelle les ampoules du TIP du Champ de Mars grillent régulièrement. La Direction répond : « comme toutes les ampoules, celles du Champ de Mars grillent à intervalle régulier ». Cela me fait vraiment mal, j'ai l'impression que l'on se fiche véritablement de moi en répondant cela. Il faut absolument que vous changiez la réponse à cette question. Sinon on va déposer une DCI, on va faire ce que vous voulez. Moi, cela ne me dérange pas d'être dégagé tous les jours, aux frais de la princesse même si vous voulez. Je vais finir par agir de cette manière-là, parce que si l'ampoule dans ma cuisine grille tous les deux jours, avant de la changer une quatrième fois j'appellerais un électricien parce que je me dirais qu'il y a un problème. Si la SNCF commence à se dire : on va mettre quelqu'un du service électrique attiré sur le TIP du Champ de Mars parce que les

ampoules grillent tous les jours, il faut se poser les bonnes questions. C'est un exemple parmi tant d'autres.

M. MARTEL, Président

Je ne suis pas toujours d'accord avec vos emportements, Monsieur HOUEL, mais pour le coup, là je suis d'accord avec vous. La réponse n'est pas digne de ce que l'on veut mettre comme ambition dans le RIC, nous allons évidemment la corriger.

M. TOURNAY, UNSA-Ferroviaire

Pour rebondir sur ce que disait le collègue : ce sujet-là a été évoqué maintes et maintes fois en CHSCT et en DP du temps de Monsieur COLETTE. Cela fait au moins deux ans qu'on en parle et ce n'est toujours pas réglé.

M. MARTEL, Président

Déjà à mon avis nous avons dû consommer pas mal d'ampoules, c'est sûr. Il y a certainement un problème d'étanchéité électrique.

M. TOURNAY, UNSA-Ferroviaire

Nous sommes à l'époque du LED, il serait peut-être temps que l'on modernise nos TIP. Surtout quand dans un TIP de groupe on confond un 3 avec un 8, le jour où vous avez deux trains, un qui monte sur la voie 3 au lieu de la voie 8, cela fait drôle.

M. MARTEL, Président

D'accord. Nous n'avons pas eu de prise en écharpe à cet endroit-là jusqu'à l'instant. Mais effectivement, nous sommes censés viser l'excellence en termes de sécurité et s'il y a un risque, il faut le travailler. Là-dessus, nous sommes bien sur des aspects Réseau, est-ce qu'il est prévu des investissements ? On peut dire que c'est facile de transformer tous les signaux classiques avec des éclairages à LED. La seule chose c'est qu'après il faut que les budgets d'investissement aillent avec. Nous poserons la question. Je pense que pour le coup c'est intéressant, parce que l'on sait que les ampoules LED sont quand même plus robustes que les éclairages classiques.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Sur le fond, OK, on entend. Sur la forme, on vous demande quand même qu'il y ait un minimum de respect vis-à-vis des questions posées, quelles qu'elles soient. On s'évertue nous, élus, à avoir une certaine forme de respect, et par moment c'est un peu compliqué au vu des sujets que l'on traite. Dès lors que l'on pose une question technique sur une lampe, etc., que l'on nous réponde par des « salades » pareil, c'est totalement irrespectueux. Cela démontre un peu le rôle des activités en ce moment.

M. MARTEL, Président

Là-dessus, je pense que je n'ai pas tourné autour du pot dans mon expression. D'ailleurs, moi-même cela m'arrive de temps en temps de répondre à certaines questions. Lorsque je le fais, je suis très vigilant à apporter tous les éléments nécessaires, c'est-à-dire que l'on respecte la question posée. Parfois si vous voulez, on récupère les éléments de service qui ne sont pas en prise directe avec le CSE et il y a manifestement la volonté de dire « dégage ». Il faut que l'on soit en surveillance là-dessus, c'est-à-dire que si le niveau de réponse est comme cela, on ne le met pas dans le projet de réponse. Manifestement là en termes de filtre nous n'avons pas

capté, nous allons être plus vigilants. En tout cas, en CODIR Hauts-de-France Raphaël RABIER rappelle très souvent que le CSE joue le jeu sur le RIC, il faut lui renvoyer cette confiance en soignant les réponses.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Respect dans les réponses, et respect aussi de répondre. Nous avons encore des questions en souffrance dans le RIC, qui datent du mois de février.

Mme BULTHE, Relations Sociales

J'ai évoqué ce sujet de RIC sans réponse. J'ai regardé moi-même, je n'ai pas trouvé de questions sans réponse. Il faudrait me les renvoyer pour que l'on puisse regarder. J'ai évoqué aussi la semaine dernière lors de la Commission logement ces questions RIC sans réponse, je n'en ai pas trouvé. Il faudrait nous les renvoyer, parce qu'il s'est passé quelque chose, on ne se l'explique pas, mais nous allons y répondre.

M. MARTEL, Président

Si vous avez des frustrations sur certaines questions, c'est le moment, pour celles qui n'ont pas eu de réponse.

Est-ce que d'autres mains se lèvent ? Non.

Le prochain rendez-vous est le CSE extra du 17 octobre.

Merci à tous, bon appétit, et en espérant que pour les collègues d'Amiens le retour se passe mieux que l'aller.

La séance est levée à 12h14.