

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 27 FÉVRIER 2020

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. VERHAEGHE, Directeur production	
Mme FABBRONI, Responsable Dpt Emploi et Compétences	
Dr. VASSEUR, Médecin de Région	

ÉLUS DU PERSONNEL

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

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

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

M. ROTOLO	CGT	Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des chemins de fer
M. MENSUEL	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 jeudi 27 février 2020

Désignation des représentants du CSE TER HDF au CSE Central Voyageurs (un titulaire et un suppléant)	49
Proposition d'un candidat (suppléant) pour l'instance commune	49
Vote du CSE TER Hauts-de-France sur les effectifs des CASI	50
Désignation au sein du CASI de Lille	50
Approbation des PV des 24, 29 octobre, 20, 26, 28 novembre, 20 décembre 2019 et 23 janvier 2020	52
Informations de Monsieur le Président	54
Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi	62
Informations sur le renouvellement de l'agrément du Service de Santé au Travail 2020	76

La séance est ouverte à 09 h 40.

M. RABIER, Président

Bonjour à tous, notamment à ceux que je n'ai pas pu saluer, bonjour Fatima. Merci de fermer la porte. Je vous propose de commencer notre réunion de CSE et nous allons commencer par l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, Pierre WILLAEYS remplace Jérôme DECLERCQ, David WARTELLE remplace Ludovic FOURNIER, Xavier WATTEBLED, qui devrait arriver, remplace Daisy DERAÏN.

M. RABIER, Président

Merci.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Quand la délégation sera au complet, Monsieur Anthony FRANÇOIS remplace Monsieur MAGNIER, Monsieur Sylvain PLATEAUX va remplacer Monsieur SOUÏN et Sébastien MENSUEL remplacera Stéphane GRANDE en tant que RS.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

La délégation UNSA Ferroviaire sera au complet, il y aura juste Monsieur MIENS Stéphane qui remplacera Monsieur DEBAST Christian et Monsieur MIENS Stéphane aura un petit peu de retard, il a eu un problème de voiture ce matin donc il prend le train suivant.

M. RABIER, Président

Merci.

M. FERTÉ, RS FO

Pour la délégation FO, Monsieur DELECOEUILLERIE est absent et n'est pas remplacé.

M. RABIER, Président

Merci.

M. VÉZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, Madame MANIER est remplacée par Monsieur FOSSIER.

M. RABIER Président

Merci. Donc je laisse tout le monde s'installer. Est-ce que certains d'entre vous ont d'éventuelles déclarations préalables ? Côté CGT, oui, côté SUD-Rail également, UNSA également, FO et CFDT. Je vous propose de vous écouter.

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

« Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les assesseurs, Mesdames et Messieurs les élu-e-s et représentants syndicaux.

Le préavis national unitaire qui a débuté le 5 décembre 2019 est toujours d'actualité, les salariés d'autres Entreprises Ferroviaires ou de filiales, des sous-traitants, les usagers que vous appelez clients et une grande majorité de citoyens dénoncent la réforme systémique des retraites.

Mis à part les quelques lignes de temps réel effectuant le service après-vente du projet de loi contribuant à la division des Cheminots et la mission de quelques dirigeants pour dissuader de la grève, la nouvelle direction sous la présidence de M. Farandou n'a toujours pas apporté de réponses concrètes aux 28 revendications affichées dans la DCI et le préavis unitaire de novembre 2019.

Cette réforme des retraites, dont l'objectif est d'économiser de l'argent sur les retraites et sur le bien commun, relève bien d'un choix de société.

L'avant-projet de la réforme instituant « un système universel de retraite » est public.

En 64 articles, le texte détaille le contenu et les modalités de mise en œuvre du régime de retraite unique par points. On craignait le pire... on avait raison. Les départs anticipés seraient durement touchés, comme les droits des chômeurs, le montant des pensions de réversion, la reconnaissance de la pénibilité toujours plus appauvrie.

La clef de voûte de la réforme introduit « une règle d'or » imposant l'équilibre du système. Un impératif principal qui l'emporte sur tous les autres, accentué par la limitation de la part de la richesse nationale consacrée aux pensionnés à moins de 14 % du Produit intérieur brut (PIB).

Tous les paramètres touchant à l'indexation des pensions, à l'âge effectif de la retraite, à la valeur du point, donc au niveau des pensions, sont transformés en simples variables d'ajustement.

Aucune garantie sur la valeur du point puisque le prix d'achat du point pourrait monter sans que la pension à laquelle il donne droit suive le même rythme, ce qui est arrivé à l'AGIRC-ARRCO. En conséquence, le rendement du point chuterait et la pension avec.

L'instauration d'un mécanisme bonus-malus, âge d'équilibre, revient en réalité à rendre l'âge légal de départ virtuel en incitant les Français à partir plus tard en retraite pour ne pas avoir une décote.

C'est l'un des grands leurre de la réforme.

S'il manque des points, le minimum de pension théorique sera « proratisé ».

Ce projet de loi est un appel explicite au « secteur de l'assurance » à se « mobiliser » pour « généraliser » et « renforcer l'attractivité » des plans d'épargne retraite privés.

À l'instar du gestionnaire d'actifs américain Black Rock, un des principaux intéressés, il promet de favoriser fiscalement les fonds d'investissement spécifiques à la retraite par capitalisation.

La CGT le réaffirme, cette réforme systémique est mauvaise pour tous les salariés : actifs, jeunes, femmes, personnels à statut et/ou contractuels, comme pour les retraités.

Le pouvoir politique doit retrouver la voix de la raison, celle de retirer sa réforme.

Après avoir usé de tous les artifices pour tenter de justifier son projet de loi, il doit entendre le message des Français, ceux dans la lutte, ceux qui la soutiennent par

procuration ou par représentation et celui de l'opinion publique qui refuse majoritairement cette réforme régressive.

Du régime juste, équitable, universel pour tout le monde à la baroque « clause du grand-père », le Gouvernement n'a cessé de manier les contre-vérités.

Ce battage d'estrade sur l'énumération de la liste des supposés bienfaits n'ayant pas convaincu, le pouvoir politique choisit de pourfendre les régimes spéciaux, pensant gagner la sympathie d'une large partie de l'opinion publique et ainsi ne plus avoir à se soucier des syndicats.

Sans réussite et persuadé que le soutien du mouvement social est fragile, il a compté sur la proximité des fêtes de fin d'année pour demander une pause. L'opération a tourné court. Une forte majorité des Français, malgré l'impact des arrêts de travail notamment dans les transports, continue à prendre fait et cause pour les grévistes.

Après avoir dissimulé le fond de sa réforme, temporisé pour pourrir le mouvement et cogné sur les grévistes et manifestants, le climat social dans le pays reste marqué par la défiance qui grandit à l'égard des « élites » et des institutions. Vous n'y êtes pas étranger, Monsieur le Président.

Les éléments à charge s'accumulent et donnent crédit au front syndical, que ce soit sur le projet de loi ou la fameuse « étude d'impact ».

Le Conseil d'État, la plus haute juridiction administrative, a formulé le 24 janvier dernier un avis très négatif. Il estime que la réforme des retraites présente deux défauts : l'insuffisance de l'étude d'impact qui instaure une insécurité juridique et qui ne répond pas aux questions posées.

Le Gouvernement soumet donc au Conseil d'État, puis au Parlement, un texte dont on ne peut évaluer la portée.

Ce gouvernement est dans l'erreur en considérant que pour faire disparaître les revendications des salariés il n'y a qu'à détruire les syndicats.

Dans ces conditions, que devient la gestion paritaire des piliers de notre démocratie sociale que sont les systèmes d'assurance retraite, chômage et santé ? Le paritarisme ne fonctionne plus que pour la retraite complémentaire et encore en second plan puisqu'il ne fait que s'adapter aux réformes successives du régime général dictées par les gouvernements successifs.

En ouvrant cette guerre sociale contre les lieux d'engagement et de mise en débat de notre démocratie sociale, en premier lieu les associations et les organisations syndicales, Emmanuel Macron fraie le chemin aux forfaitures et risque à un moment d'être dépassé par plus violent que lui, dans une société complètement décomposée et désorganisée.

Les Cheminots font donc grève pour s'opposer à cette régression sociale sans précédent. Si cette grève n'est pas terminée et prend une autre forme, beaucoup la qualifient déjà d'historique par sa durée et son intensité, mais chaque gréviste savait pertinemment à quoi il s'exposait.

Si les grévistes savaient à quoi s'en tenir sur les retenues sur salaire, reconnaissez que la direction a franchi de nouvelles limites en décidant de verser des primes exceptionnelles à certains cheminots non-grévistes allant de 300 à 1 500 euros.

La stratégie qui vise à opposer les cheminots entre eux, à montrer du doigt ceux qui luttent, mais également à marginaliser celles et ceux qui, pour diverses raisons, restent en dehors du mouvement ou en sont sortis.

La direction SNCF qui aura tenté de faire pleurer dans les chaumières sur le coût de la grève, sur la possibilité de devoir céder des actifs, sur l'impossibilité de mettre fin au gel des salaires qui dure depuis 5 ans, sort donc aujourd'hui la monnaie de la plus mauvaise des manières.

La direction estime donc qu'il faut faire des économies sur le dos des cheminots et du service public ferroviaire, mais elle pense nécessaire d'ouvrir les vannes pour sauver le soldat Macron, chargé d'affaires du « Nouveau Monde ».

Le Président de la SNCF, qui affirmait il y a quelques jours vouloir « embarquer les cheminots grévistes et non-grévistes dans un avenir commun », commence donc son mandat en les divisant, en les opposant, en les provoquant.

C'est évidemment inacceptable et cela choque bien au-delà de nos rangs !

Après avoir mis prématurément un terme aux travaux de la Commission spéciale retraite de l'Assemblée nationale, le Gouvernement menace désormais d'user de l'article 49.3 de la Constitution pour adopter son texte en l'état.

Il priverait ainsi la représentation nationale de débat et de vote à l'Assemblée sur une loi dont la nature aura un impact social profond au sein de notre société.

Mais au déni de démocratie institutionnelle, il semble vouloir y ajouter le déni de démocratie sociale en emboitant le pas du Sénat qui a adopté, le 4 février dernier, une proposition de loi s'attaquant au droit constitutionnel de grève dans les transports publics.

Désavoué de toutes parts sur son projet, le Gouvernement use de tous les moyens pour évincer le débat, faire taire la contestation et passer en force.

Aujourd'hui il a décidé de faire payer aux cheminots et aux salariés de la RATP leur exceptionnelle et légitime mobilisation engagée depuis le 5 décembre 2019.

Comment pouvez-vous encore couvrir ces agissements et demander à nos collègues de l'encadrement de faire la promotion de cette régression sociale ?

Lors d'un déplacement en région Bretagne, M. FARANDOU, président de la SNCF, a déclaré à la presse qu'il était temps pour les cheminots de penser à l'après-grève, et d'ajouter que la SNCF ne peut pas « rester tout le temps dans l'ambiance de grève et de l'arrêt de travail ».

Pour reprendre le chemin d'une situation saine et apaisée, la CGT affirme que le premier impératif est que la Direction soit plus sincère dans ses échanges et qu'elle revienne à un principe de négociations réelles, dans lesquelles les propositions des Organisations syndicales soient prises en compte.

Cependant, force est de constater que la Direction n'agit pas pour un cadre social de haut niveau. Le développement du ferroviaire est un objectif largement partagé, pour autant que l'on s'entende sur ce terme et ses conséquences.

Depuis plusieurs années, les cheminots ont trop souvent été confrontés à un développement du chiffre d'affaires, un accroissement du bénéfice, et dans le même

temps à une réduction ou une externalisation des charges de travail, une baisse de l'emploi, une dégradation de leurs conditions de travail et un gel de leur salaire.

Pour que les cheminots se reconnaissent à nouveau dans un projet de développement, il faut qu'ils y retrouvent la prise en compte de leurs intérêts : qualité du travail, développement des compétences et de l'emploi, pérennité des lieux de travail en territoire, reconnaissance par le salaire et les primes de travail, progression de carrière régulière, et aussi une image qui se renforce dans la population par une amélioration du service public ferroviaire.

Remettre une dimension intégrée, interentreprise forte, dans l'organisation de la production et de l'unité sociale est indispensable.

La Fédération CGT des cheminots demande des réponses concrètes de la direction sur les revendications suivantes :

- *Négociation sur la « décentralisation » du dialogue social et des différents niveaux de négociation ;*
- *Des garanties sur l'unité sociale : temps de travail, rémunération, parcours professionnels, mobilité (passerelles) entre les différentes SA ;*
- *Ouverture de négociations sur les règlements intérieurs ;*
- *Ouverture de négociation sur le nouveau cadre social applicable au 1er janvier 2020 ;*
- *Une application et un pilotage transversal des dispositions statutaires.*

Sans compter qu'au terme de 2 ans de négociations sur les classifications et les rémunérations, le patronat de la branche ferroviaire (UTP) avait écrit un texte visant à raboter les droits des cheminots.

Il l'avait soumis à la signature des organisations syndicales.

S'il était validé, ce volet viendrait s'insérer dans la Convention Collective Nationale (CCN) ferroviaire.

Non seulement la CGT a décidé de ne pas le signer, mais face aux reculs qu'il représente, elle a fait valoir son droit d'opposition.

Après avoir comparé les propositions patronales à ce qui existe déjà à la SNCF et dans les entreprises ferroviaires privées (Europorte, ECR, CFL...), la CGT considère que ce texte est trop bas et doit être supprimé comme l'a été la CCN Fret en son temps.

Nous exigeons la réouverture de négociations sur un contenu complètement différent de celui que le patronat a proposé.

Cette méthode patronale de recherche d'accord minoritaire reste très discutable et je pense que ce n'est pas ici que nous allons changer les choses...

La CGT ne cautionne pas la régression sociale !

La CGT et d'autres OS ont fait valoir leur droit d'opposition. Le texte est donc légalement annulé et nous pouvons alors exiger un autre projet, plus conforme aux intérêts des salariés.

La CGT continuera à agir pour imposer le cadre social de haut niveau attendu par TOUS les cheminots !

Abordons maintenant votre volonté non dissimulée de généraliser l'EAS sur notre région, et ce malgré le fait que la convention TER prévoit bien la présence d'un ASCT par train.

Le quotidien est tout autre, aujourd'hui il n'y a pas une seule journée sans qu'un ADC ne soit sollicité pour assurer un train en Agent Seul, le pompon revenant à la Picardie, où là, cette méthode semble même être la réglementation.

Que dire des pressions que reçoivent les ADC afin de partir agent seul.

Des pressions allant jusqu'à les menacer d'un « refus de service !!! »

D'ailleurs, nous souhaiterions connaître les raisons pour lesquelles le Président de la CSSCT « Production et Évolution Service » a mis à l'ordre du jour de la CSSCT du 03 mars un point sur "la présentation de la posture EAS de la nouvelle convention TER".

En espérant ne pas voir dans cette démarche une volonté d'imposer aux ADC un départ Agent Seul en opérationnel.

Rappelons encore une fois que la convention TER HDF prévoit la présence d'un ASCT par train.

Pourtant l'effectif ASCT au sein de l'ERC Nord pas de Calais et de l'ERC Picardie n'est pas en adéquation avec la charge de travail.

Il est impossible aux bureaux de commande de mettre un ASCT par train.

Les ASCT se voient continuellement refuser les demandes d'absences. (Congés et même les VT)

Aujourd'hui, sur notre région, nous pouvons considérer que l'absence d'ASCT en opérationnel à bord des trains n'est plus une situation exceptionnelle.

Ce manque d'effectif ne date pourtant pas d'aujourd'hui, et les alertes lancées par la CGT semblent une fois de plus ne pas avoir été prises en compte par la direction.

Nous ne referons pas ici le débat sur les conséquences de l'accident survenu récemment en Champagne/Ardenne et nous espérons ne pas avoir à revivre une telle situation, mais nous vous alertons sur les risques que vous faites prendre aux agents et aux usagers en obligeant les conducteurs à circuler Agent Seul.

Nous n'accepterons aucune sanction envers les ADC qui refuseraient de partir en Agent Seul.

Pour conclure, nous aimerions revenir sur la période de tempête que nous venons de subir.

D'après la newsletter des HDF, cette période de tempête a été gérée d'une main de maître par la SNCF !!!

Les Cheminots présents sur le terrain durant cette période n'ont pas vraiment la même vision que la situation idyllique racontée dans votre Newsletter.

Depuis quelques jours nous étions alertés du passage d'un épisode de tempête exceptionnelle sur notre région.

Et pourtant, ce jour-là, l'ensemble des TER a circulé normalement sur notre région jusqu'à ce que le préfet décrète l'arrêt des circulations à partir de 20h00.

Mieux vaut tard que jamais, mais mieux vaut réfléchir avant d'agir.

Après avoir emmené les usagers d'un point A à un point B le matin, nous n'étions plus en capacité de les emmener du point B vers le point A le soir.

Pire, certains usagers ont pu emprunter un train en direction du point A (donc le soir), mais n'ont pas pu y arriver car les trains ont été stoppés dans une gare intermédiaire sans même les aviser.

Résultat, des centaines d'usagers sont restés bloqués dans des gares intermédiaires sans moyen de substitution.

On ne vous conte pas la galère de ceux-ci et le calvaire des cheminots présents sur le terrain subissant les invectives des usagers mécontents.

Bref, quand Météo France annonce une tempête exceptionnelle, anticipons et agissons en conséquence.

Côté gestion du personnel, là aussi ce n'était pas vraiment le conte de fées.

De nombreux ADC et ASCT se sont retrouvés bloqués dans des gares sans pouvoir joindre aucun service.

Autre interrogation, la gestion du lendemain de tempête, où dans de nombreuses gares, les trains ne circulaient pas après 8 h 00 alors même qu'il y avait des rames, des ADC et des ASCT, difficile à expliquer aux usagers.

C'est pourtant bien ce qu'ont tenté de faire les agents d'escale qui au passage se sont fait copieusement insulter.

Mais bon, à lire votre histoire, la gestion était parfaite.

Aujourd'hui nous vous demandons simplement, arrêtez la COM, arrêtez de raconter de mauvaises histoires comme celle de la newsletter du 14 février.

Arrêtez, car cela a le don d'agacer les cheminots. »

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur LAMBERT.

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

« Monsieur le Président,

Nous voici de retour dans cette instance où nous n'avons pas siégé depuis trois mois. Période durant laquelle il y a eu deux SNCF, ou plutôt deux types d'agents, citoyens pourtant à part entière : ceux qui luttèrent pour défendre des droits acquis, parfois dans le sang, et ceux qui, comme d'habitude, travaillaient comme si de rien n'était, récoltant les premiers fruits de la lutte historique des agents qui refusent des régressions imposées. Si ce mouvement d'ampleur, historique dans sa durée, n'est pas terminé, il a noté les premières reculées du gouvernement obtenues grâce à cette lutte, à savoir le maintien de notre régime de retraite spécifique pour l'ensemble des agents sédentaires nés avant 1980, l'ensemble des agents roulants nés avant 1985, l'ensemble des agents contractuels nés avant 1975. Mais aussi, nous avons obtenu le maintien pour l'ensemble des salariés nés avant 1975. C'est grâce à la lutte exemplaire des cheminots que de nombreux secteurs ont leurs droits maintenus,

comme la police, l'éducation. Bien évidemment, il reste à gagner le maintien des régimes de retraite de l'ensemble des autres salariés et pour ceux nés après ces dates. Il reste en particulier à obtenir le maintien pour l'ensemble des salariés du privé, car nous avons tous dans notre entourage des salariés ou futurs salariés qui risquent de voir leur retraite amputée. Ils devront travailler plus longtemps si nous n'obtenons pas le retrait de ce funeste projet. C'est pourquoi les organisations syndicales (CGT, FO, FSU, Solidaires, FIDL, MNL, UNL, Unef) appellent à poursuivre les actions sans relâche sous toutes les formes décidées localement. Elles préparent dans ce cadre une grande journée de grève interprofessionnelle et de manifestations dans tout le pays mardi 31 mars pour faire échec à ce projet de loi. Nul doute que les cheminotes et cheminots se remettront massivement en grève ce 31 mars. Nous n'en avons pas fini avec ce gouvernement abject qui prévoit d'arrêter la contestation par la violence policière et l'usage du 49-3. Pendant ce temps-là, l'autre SNCF travaillait. Certains agents, en France, se voyant affréter des taxis pour venir travailler. Pire encore, certains se voyant allouer des primes d'un montant exorbitant juste pour avoir fait leur travail en période de grève. Avant le conflit, vous et certains de vos dirigeants, comme le disait le National, vouliez nous rencontrer afin de nous expliquer vos règles en période de grève vis-à-vis des collègues non-grévistes. Nous sommes heureux de ne pas avoir assisté à ces réunions. Les grévistes ont été exemplaires sur la région, tant par leur lutte que leur comportement, respectant les collègues non-grévistes, mais l'inverse ne fut pas vrai. Que la direction respecte autant les grévistes que ceux-ci respectent les non-grévistes et après nous pourrons discuter sur ce sujet. Pendant ce temps-là, notre CSE a continué à valider les projets néfastes pour les salariés sans la présence quasi unanime des élus, faisant fi de la préconisation du président FARANDOU de stopper pendant six mois toutes restructurations. En réponse au secrétaire, vous avez indiqué que cela ne concernait que les projets de 2020. On est vraiment très loin de retrouver un dialogue social apaisé.

Voici les conséquences de vos passages en force, qu'ils soient discutés ou non. Directions de lignes ou directions du démantèlement des lignes. Depuis le 1^{er} février, l'ERC TER Picardie a été scindé en deux directions de lignes. Étoile d'Amiens, cet établissement à l'architecture si simple interpelle. La communication de l'AO concernant sa mise en concurrence doit être un hasard du calendrier. Il fallait sacrifier une partie du personnel pour satisfaire une volonté politique, vous vous êtes exécutés. Paris Hauts-de-France, ou comment dépouiller le siège de l'ERC Picardie-Amiens pour créer des postes parisiens. Bien sûr, vous allez prétendre que non. Il n'est pas question de centralisation, pourtant les décisions viendront de Lille ou de Paris, vous imposerez vos projets comme vous l'avez pratiqué dans les récentes restructurations picardes. La structure des deux établissements est organisée de volets détachables et mutualisables. Cette organisation par lignes vous permet de vous délester facilement d'un portefeuille que nous appelons des cheminotes, cheminots, suivant la perte d'appels d'offres. Adieu les hommes du haut, bonjour la mutualisation des hubs RH, des CPS, de la logistique. Vous créez des établissements en volets d'exploitation détachables, favorisant le transfert du personnel dont l'activité dépendra à 100 % de la concession perdue. Via votre communication d'entreprise, vos temps réels, à aucun moment vous n'avez expliqué clairement et franchement aux cheminots, cheminotes, ce que vous mettez en place aujourd'hui. À la fin de ce mois, tous les agents de l'ERC Picardie vont être transférés sans entretien ni réunion explicative. Pour vous, ce n'est qu'une étape parmi tant d'autres. Quand on voit la réaction des salariés qui arrivent à

comprendre et suivre vos restructurations incessantes, imaginez la réaction d'agents qui sont loin de suivre toute l'actualité de l'entreprise, mais bon, vous n'en avez que faire, vous avancez sans l'adhésion des salariés et, pire encore, sans les informer en ignorant les premières règles essentielles d'un bon management.

SA 2020, nous serons prêts le 15 décembre, les 3A seront appliqués, voilà ce que vous n'avez eu de cesse de nous répéter. Résultat, beaucoup de trains en retard, des matériels insuffisants faisant voyager les usagers dans des conditions, idem qu'à l'heure de pointe des métros parisiens. Des usagers qui, depuis cette mise en place, ne reçoivent plus les retards ou reçoivent des informations erronées via l'application. Bref, nous sommes loin du paradis annoncé, mais peu importe, c'est signé et cela a permis de faire de la productivité. Nous vous alertons ici sur l'état de fatigue des ADC et ASCT suite à la mise en place des roulements inhérents au SA 2020. Un REX sur cette mise en place et un premier bilan seraient très intéressants à faire lors du prochain CSE.

Fin des autorisations de départ. Les premiers retours que nous avons ne sont pas bons, mais une fois de plus vous nous direz que nous sommes dans le faux. Agents démotivés de par leur perte de métier, organisation du travail à flux tendus suite à la productivité réalisée, correspondance plus assurée sur les trains de passage, là aussi un REX et un premier bilan nous paraissent importants à faire lors du prochain CSE. L'état psychique et de fatigue de certains agents nous amène à vous rappeler l'expertise RPS. Où en sommes-nous ? Quelles mesures vont être mises en place ?

Convention collective nationale, depuis quelques jours les syndicats réformistes, accompagnés de la direction, comme à son habitude, sont très actifs pour expliquer à grand renfort de communication que leur signature de la CNN aurait permis d'apporter du plus aux cheminots et que les méchants syndicalistes de SUD-Rail, CGT et FO se sont opposés au progrès social que constituait ce texte patronal validé par CFDT et UNSA. Affirmer que la rémunération minimale de branche aurait apporté un plus à l'ensemble des cheminots SNCF relève de la manipulation, à l'image du gouvernement qui tente de positiver la contre-réforme des retraites. C'est oublier que le salaire dans notre branche n'est pas constitué que de la rémunération de base. Volontairement oublier de préciser que le salaire annuel des salariés de la SNCF est constitué, certes du traitement, mais également de la prime du travail, de l'indemnité de résidence, de la prime de fin d'année, de la gratification d'exploitation, de la prime de vacances et des éléments variables de soldes, c'est mentir aux salariés. Se baser sur le seul traitement en renvoyant le reste de la fiche de paye à la négociation d'entreprise, c'est faire un chèque en blanc au patronat qui aura toute liberté de faire pression sur les salaires, dans le cadre des négociations en entreprise et de faire jouer le moins-disant social. À grand renfort de communication, direction et réformistes valorisent à hauteur de 20 % l'augmentation du taux horaire de nuit, mais il suffit de faire un bref calcul pour voir qu'on ne parle pas de 20 %, mais de 0,50 centime d'euros d'augmentation d'horaires pour les heures de nuit et que la mise en place de cette compensation est assortie à condition que le choix de l'employeur soit celui-ci vu que c'est lui qui fixe les modalités de compensation, rémunération et/ou temps compensé. Au final, on est loin de la revalorisation annoncée et surtout quand on cumule les temps compensés et les indemnités de nuit. Loin des niveaux de l'entreprise SNCF.

Sur ce sujet, nous tenons à féliciter la direction nationale pour sa réactivité. À peine la position de SUD-Rail connue, qu'un tract, pardon, un temps réel, lapsus révélateur, était sur la boîte pro des agents de la SNCF. Qui irait plus vite et salir les non-signataires plus fort que les OS réformistes, chapeau bas les artistes.

Notations, la direction a adressé à l'ensemble des délégués de commission et aux organisations syndicales, une injonction à cesser de communiquer aux salariés en toute transparence les listings de notations. Cette décision ne vise qu'à empêcher chaque agent de connaître sa situation dans la grille de notation et à museler les délégués. La direction se fonde sur le Règlement général sur la Protection des Données, RGPD, mais reste silencieuse sur le fait qu'une telle interdiction empêche tout bonnement les délégués de commission de réaliser leur mission et de faire respecter le statut et le droit à l'équité de traitement dus à chaque cheminot, cheminote. Avec ces menaces de sanctions financières et de poursuites disciplinaires, la direction s'attaque à un principe fondamental de nos déroulements de carrière : l'équité et la transparence dans les notations. Renoncer à diffuser des listings transparents, c'est faire le jeu du chacun pour soi et du tous perdants. Comment réclamer si on ne connaît pas son rang dans le listing, comment demander des comptes à son chef quand on ne connaît pas sa décision de faire du choix au détriment de l'ancienneté ? Dans l'immédiat, la fédération SUD-Rail encourage toutes et tous les cheminots concernés à retourner à leurs délégués de commission leur lettre de réclamation et à réclamer d'être librement informés de leur rang dans le listing de notation, en position comme en niveau et en qualification. Nous vous demandons ici le listing complet avec l'adresse mail des agents du périmètre CSE TER Hauts-de-France afin de pouvoir les informer puisque nous ne pouvons plus élaborer de listing.

EAS, la délégation SUD-Rail fait le constat que malgré la DCI régionale du 18 octobre 2019 concernant la circulation des trains EAS, une recrudescence des trains circulant EAS est réelle depuis janvier. Que la direction s'explique sur le fait que ces trains soient effectués seulement en Picardie. Comme c'était stipulé dans cette DCI, la délégation demande que la direction nous fournisse le nombre de trains EAS en opérationnel.

Enfin, un mot sur la situation de l'emploi. Les attaques des gouvernements successifs contre notre entreprise, bien accompagnées par une hiérarchie au garde à vous et même volontaire, écœurent des agents longtemps dévoués et repoussent des candidats malgré un marché du travail très difficile. La SNCF ne fait plus envie. Ce qui ressort de vos données, c'est l'écart toujours plus grand entre les arrivées et sorties d'agents, c'est l'augmentation des ruptures conventionnelles et départs volontaires, des contrats de plus en plus souvent précaires pour pallier le plus pressé des situations non ou mal anticipées... Gain de productivité, au final, ne rime toujours pas avec une refonte de qualité. Votre politique du moins ne nous fera sûrement pas gagner des voyageurs et encore moins des marchés. Si tant est que vous soyez en situation de pouvoir répondre aux futurs appels d'offres avec ce tableau bien sombre.

Nous voici donc revenus après trois mois et malheureusement rien ne change.

Un dernier mot sur le CASI, nous travaillons depuis plusieurs mois sur la mise en place d'un RI solide et cadré pour le CASI Nord-Pas-de-Calais. Il devient urgent que chacun y mette du sien et que l'on aboutisse à un vote lors de la plénière du 4 mars. Nous espérons que toutes les OS prendront leurs responsabilités afin de garantir un

accès aux activités sociales de qualité pour les cheminots et rassurer le personnel CASI.

Je vous remercie. »

M. RABIER, Président

Merci.

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

« Monsieur le président,

Avec une année 2019 qui s'est terminée sur un conflit de grande ampleur contre la réforme des retraites qui perdure encore et l'arrivée d'un nouveau président à la tête du GPF, l'année 2020 débute avec la fin du recrutement des agents au statut, le changement de statut juridique de l'Entreprise d'EPIC à SA et aussi avec beaucoup de craintes et de ressentiments de l'ensemble des personnels sur les suites de la réforme de 2018.

La mise en œuvre des mesures de la réforme ferroviaire de 2018 a débuté, rappelons-le, avec un "SNCF bashing" aussitôt après l'accident de Millas.

La politique menée ces dernières années a créé un désamour entre la SNCF et ses salariés.

Les réorganisations incessantes et menées tambour battant ont épuisé un corps social qui a été malmené pendant de longues années.

La mauvaise qualité du dialogue social a fait régresser les relations sociales à tous les niveaux de l'Entreprise. Celles-ci se sont appauvries et notamment depuis la mise en place des CSE.

La qualité de vie au travail et du travail réalisé, la fierté et le sentiment d'appartenance à une grande famille cheminote laissent davantage place à la défiance, la déprime, pour ne pas dire la honte et l'exaspération.

Le bilan social est sans appel : difficulté de recrutement, salariés sans postes et en souffrance au sein de notre entreprise, absentéisme, conflits sociaux, départs volontaires, démissions, suicides traduisent un mal-être omniprésent.

La notoriété de l'entreprise est aussi en berne. Elle a même été jugée "pire entreprise" de l'année pour ses pratiques affligeantes et qui a gâché la vie des consommateurs, selon une étude comparative récente réalisée par le magazine "60 millions de consommateurs".

Les clients ont aussi vivement critiqué la politique de distribution de la SNCF, la fermeture de nombreux guichets et boutiques et des temps d'attente inacceptables pour obtenir son billet.

La qualité de l'information voyageurs, évoquée aussi pour justifier bon nombre de réorganisations, n'a pas évolué malgré toutes les promesses de ces dernières années.

Elle contribue à la colère de nos clients et usagers, colère qui se retourne contre nos

personnels en premier lieu.

La politique de mise en place de l'EAS, malgré les accidents qui ont mis en lumière les défaillances de matériel et la dangerosité de laisser un agent seul dans un convoi, n'est pas remise en cause.

La liste est tellement longue...

Ajoutons à cela l'appel d'offres lancé par l'État pour l'exploitation des lignes Intercités Nantes-Bordeaux et Lyon-Nantes. L'État, qui est pour l'arrivée de la concurrence, est le premier à « dégainer ». Il sera également le premier à mettre en pratique la loi de 2018 et notamment l'aspect social (information des agents concernés...).

Pour la région HDF, a été votée une délibération ouvrant la concurrence à trois lots de ligne TER. Étoile St Pol sur Ternois, Paris-Beauvais et étoile d'Amiens.

Que va faire la SNCF, qu'allez-vous faire ?

Lors de son arrivée, le président de la SNCF a décidé de suspendre les réorganisations courant sur une période de 6 mois. L'UNSA-Ferroviaire espérait que cette mesure s'accompagnerait ensuite d'une véritable réflexion sur la stratégie poursuivie jusqu'alors, cependant, nous n'avons pas vu les conséquences sur le périmètre.

Les clients et usagers attendent un véritable sursaut de notre entreprise sur l'accès aux trains et aux services de la SNCF.

Les cheminotes et les cheminots sont attachés à leur entreprise, au sens qu'ils donnent à leur travail, aux missions de service public qu'ils remplissent.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est urgent de restaurer la confiance, de retisser les liens nécessaires afin que nous puissions tous nous engager pour relever les défis auxquels nous allons devoir être confrontés. Pour cela le dialogue social doit être renoué et une politique contractuelle doit être relancée dans l'Entreprise.

La tâche sera ardue et longue, mais comme Jacques Cœur le répétait « à cœur vaillant, rien d'impossible ! »

Enfin, suite au conflit, le président a annoncé des mesures d'économie. L'UNSA-Ferroviaire souhaite avoir plus d'éléments sur ces annonces ainsi que sur la déclinaison dans notre périmètre CSE.

Après plus de deux ans de travail, entre les cinq Organisations syndicales (OS) représentatives dans la branche et l'Union des Transports publics et ferroviaires (UTP), l'accord sur les classifications et les rémunérations, mis à la signature depuis le 7 janvier 2020, validé par l'UNSA-Ferroviaire et une autre OS, ne verra jamais le jour, car certaines OS ont fait valoir leur droit à la dénonciation.

Cela signifie pour les salariés que les nouveaux droits obtenus via la négociation pour l'ensemble des salariés du périmètre ferroviaire ne seront appliqués ni à la SNCF ni dans les Entreprises Ferroviaires privées, à savoir :

- ✓ *Pas d'obligation de négociation de la transposition, chaque entreprise mettra en œuvre le système de classification et de rémunération qu'elle souhaite,*
- ✓ *Pas de référentiel commun des métiers reprenant des emplois types et un niveau de classe d'entrée minimum dans l'emploi type,*
- ✓ *Pas de visibilité sur la progression professionnelle possible au sein de leur emploi via la valorisation des compétences acquises.*
- ✓ *Pas de rémunération minimum annuelle garantie (RAG). La seule obligation des entreprises sera de respecter le SMIC, à savoir 1539,42 € mensuels brut,*
- ✓ *Pas de prime d'ancienneté sur le salaire de base brut sur une carrière dans la branche,*
- ✓ *Pas de compensation minimale garantie du travail de nuit, les jours fériés et le dimanche,*
- ✓ *Pas de NAO de branche.*

Sans règles communes applicables à toutes les entreprises, les écarts de compétitivité ne seront pas réduits et le dumping social sera favorisé.

La SNCF gardera son système et les autres entreprises appliqueront le Code du travail. L'écart de compétitivité aura des conséquences fatales pour l'entreprise historique.

La carence d'un accord sur les classifications et des rémunérations entraînera pour l'entreprise historique la perte de nombreux marchés conventionnés en faveur d'autres entreprises ferroviaires. Les conséquences sur le marché de la grande vitesse ("Open Access") seront similaires. "Voyages" connaîtra le même destin que le marché du fret.

Même si l'UNSA-Ferroviaire est contre l'ouverture à la concurrence, cet état de fait est inconcevable !

Nous avons le devoir de défendre les intérêts de l'ensemble des salariés du ferroviaire !

L'UNSA-Ferroviaire mettra tout en œuvre pour que la CCN ne reste pas sans chapitre sur les classifications et les rémunérations !

L'intérêt des salariés du ferroviaire est notre priorité !

Je vous remercie de votre attention. »

M. MARTEL, Président

Merci. Monsieur FERTÉ.

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

« Monsieur le Président,

La délégation Force ouvrière vient ce jour en CSE vous faire part de la colère des cheminots picards, plus particulièrement encore des cheminots amiénois. En effet, depuis la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, cette dernière subit, en plus des restructurations imposées à l'ensemble des cheminots des Hauts-de-France, une véritable saignée, un plan social qui ne dit pas son nom. Dernier exemple en date, la mise en place de deux directions de lignes dites de l'étoile d'Amiens de Paris Hauts-de-France. Outre que ce découpage est un mode d'emploi à destination de l'autorité

organisatrice pour l'aider dans sa mise en place de la concurrence, les cheminots picards servent de cobayes dans cette aventure. La preuve est faite après les annonces de l'AO d'ouverture à la concurrence sur le périmètre de la DDL étoile d'Amiens. Malgré vos dénégations et celles de vos assesseurs dans cette même instance, la SNCF a fourni à la région politique qui n'en demandait pas tant le mode d'emploi du dépeçage du service public ferroviaire en Hauts-de-France. Une fois encore, les cheminots de Picardie en feront les frais en premier, mais nous n'en doutons pas, nos collègues et camarades du versant nord auront droit à la même potion amère. Vous ne l'apprenez pas, nous sommes hostiles à toute forme de concurrence, c'est un poison idéologique qui a fait la preuve de son inefficacité dans tous les domaines que ce soit la qualité de service et même les prix contrairement aux idées reçues. Mais en plus du fond, c'est aussi sur la forme que cela nous choque. Les cheminots concernés l'ont appris par voie de presse, les OS aussi, alors même que dans cette instance, deux mois avant, un de vos assesseurs affirmait que les lots étaient déjà connus et qu'ils ne correspondaient pas aux périmètres des DDL. Cela pose la question de la crédibilité et de la sincérité du dialogue que nous avons ici. La délégation Force ouvrière l'affirme solennellement, il n'y a pas de sous-cheminots, ni en Picardie ni ailleurs. La direction de la SNCF comme les politiciens régionaux seraient bien avisés d'en revenir à des pratiques respectueuses, faute de quoi ils récolteront la colère. C'est pourquoi, n'ayant pas vocation à être vos oncles Tom, nous quittons cette réunion.

Les indigènes de Picardie vous saluent bien. »

M. RABIER, Président

Bien évidemment, je regrette cette position de la délégation FO qui ne permettra donc pas que je puisse apporter des éléments de réponse à votre déclaration. Je prends acte. J'écoute la déclaration de la CFDT, Monsieur VÉZARD.

La délégation Force ouvrière quitte la séance.

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

« Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les élus et représentants syndicaux, Nous ne pouvons pas démarrer cette déclaration sans parler de la réforme des retraites et du mouvement qui en découle. Le 24 janvier dernier, le projet de réforme des retraites a été présenté et validé en Conseil des ministres. Le calendrier de la réforme entre donc dans la procédure d'adoption par le parlement et il est évident qu'avec le dépôt du projet de loi, le 24 janvier devient une date charnière du mouvement. Aujourd'hui, beaucoup de cheminots se demandent ce qu'a apporté ce mouvement de grève. Même si la route est encore longue et périlleuse, des résultats factuels ont été portés :

- Le maintien intégral des droits des agents au statut nés avant 1980 ou 1985, clause du grand-père partielle ;*
- Des dispositifs spécifiques pour l'âge d'ouverture des droits et le calcul de pension pour les agents au Statut nés après 1980 ou 1985. Évidemment, cela reste insuffisant et c'est à améliorer, entre autres, par des compensations ;*
- La reconduction du dispositif de pénibilité SNCF, là aussi, il y a des choses à améliorer et à aller chercher ;*

- *Le déplaçonnement du CET pour l'aménagement des fins de carrière de ceux qui basculent dans le système universel de retraite. Là encore, la CFDT cheminots souhaitent l'étendre à tous les salariés ;*
- *Le retrait de l'âge pivot obtenu, même s'il sera confirmé à l'issue de la conférence sur le financement.*

Après une mobilisation historique et un conflit sans précédent par sa nature et sa longueur, nous entrons donc dans une séquence d'examen à l'Assemblée nationale. Il s'agit donc, pour le moment, de concentrer notre action auprès des parlementaires et de leur proposer des amendements qu'ils pourront porter au débat durant l'examen de loi. Pour cela, la CFDT Cheminots a traduit ses revendications dans une série de quatorze premiers amendements. Concrètement, sur notre territoire Hauts-de-France, c'est 46 députés que nous avons sollicités afin d'échanger et débattre dans un unique but : défendre les amendements CFDT Cheminots, mais aussi les amendements CFDT confédérale. Rencontrer des parlementaires élus sur notre territoire permet de présenter et d'expliquer les positions défendues par la CFDT Cheminots. C'est également l'occasion de sensibiliser les parlementaires à la situation réelle du ferroviaire, du climat social et des cheminots. Comme indiqué précédemment, la route est encore longue et les étapes sont nombreuses. Nous restons et resterons donc très mobilisés sur le sujet. Le climat social, parlons-en. Notre Groupe Public a été profondément marqué par le conflit social de 2018. Moins de 18 mois plus tard, le mouvement actuel sur les retraites aggrave les fractures déjà existantes. La SNCF ne peut pas se permettre un tel gâchis. Les cheminots et la SNCF méritent bien mieux. Concrètement, nous avons été reçus par le président FARANDOU et son cabinet le 14 janvier. À cette occasion, nous avons porté une première série de revendications concernant le système de retraites et surtout, nous avons interpellé la direction sur des sujets prioritaires. L'amélioration des conditions de vie des cheminots, l'amélioration des conditions de travail et la garantie de l'unité sociale du groupe. Le président a apporté des réponses aux demandes de la CFDT Cheminots :

- *Priorité à la négociation sur l'unité sociale du groupe et des droits collectifs ;*
- *La transposition rapide de l'accord classification et rémunération de la CCN qui, entre temps, a été dénoncée et ne sera donc pas applicable ;*
- *La négociation d'une protection sociale qui apportera à tous les agents, y compris statutaires, un dispositif de prévoyance et de mutuelle avec prise en charge de l'entreprise ;*
- *Des mesures immédiates dans les établissements pour améliorer les conditions de vie au travail ;*
- *Des concertations pour recréer un dialogue social de proximité ancré dans le quotidien des agents ;*
- *Une pause dans la réorganisation jusqu'à mi 2020 ;*
- *Un renforcement des moyens pour réduire l'attente aux guichets ;*
- *Le renforcement de l'accompagnement des trains TER, réhumanisation des trains ;*
- *La mise en place d'un nouveau dispositif de Solidarité Emploi.*

Ces éléments ne répondent pas à l'ensemble des garanties que la CFDT Cheminots porte pour les cheminots. Par contre, c'est une ouverture vers des négociations et la CFDT est déterminée à s'y engager pour les cheminots. Il est plus qu'urgent de préparer l'avenir. Nous venons d'évoquer brièvement l'accord de branche sur les classifications et les rémunérations, mais entrons un peu plus dans les détails. Trois organisations syndicales ont fait valoir leur droit légitime de dénonciation. Il est indéniable que cette opposition, et par conséquent la non-application, va avoir un impact terrible sur notre convention collective du ferroviaire et sur tous les cheminots. Elle est censée encadrer. Une phrase nous vient à l'esprit : « en avant le dumping social ». Effectivement, c'est tout bénéf pour les entreprises de la branche qui n'auront pas de règles sociales à appliquer. Les salariés n'auront pas de protection, les entreprises pas d'obligations et elles pourront concurrencer plus facilement la SNCF. Voici le résultat d'un tel choix. Mais pas d'inquiétude, l'ouverture à la concurrence n'existe pas. Il n'y a pas eu de publication d'avis de concession des lignes Intercités Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux. Il n'y a pas trois opérateurs ferroviaires qui ont commandé des sillons SNCF Réseau pour venir opérer des TGV à l'horizon 2021. La présidente de la région Île-de-France n'a pas du tout l'intention d'accélérer le calendrier d'ouverture à la concurrence des trains Transilien. Notre président de région Hauts-de-France va se réveiller un bon matin pour nous dire « désolé les gars, je ne sais pas ce qui m'a pris, mon côté gauche vient de se réveiller, je laisse tomber l'ouverture à la concurrence dans la région ». L'opposition, ce n'est pas la protection. Dans notre contexte actuel et futur, ce choix met en danger l'emploi et les conditions de travail des cheminots de la SNCF. La CFDT Cheminots a combattu l'ouverture à la concurrence et des décisions politiques l'ont imposée. Aujourd'hui, elle est bien là. Faire le choix du déni est suicidaire. À la CFDT, nous avons toujours assumé nos responsabilités afin de protéger les cheminots de la branche ferroviaire des effets néfastes de la compétition entre les entreprises. Les logiques déployées contre cet accord de classification et rémunération sont celles qui ont conduit à la faillite de la SNCM. Pas question de ça pour la CFDT à la SNCF. Notre priorité, ce sont les salariés.

La période s'y prêtant plutôt bien, abordons les notations. Au-delà des interventions nationales qui ont permis de récupérer 626 niveaux supplémentaires, qui ne compenseront certes pas les 15,8 % de promotion par rapport à l'exercice précédent, en négatif. L'application du RGPD met forcément à mal le travail du délégué de commission et la possibilité des agents statutaires à réclamer. Une fois de plus, l'entreprise et notre périmètre TER n'y échappent pas, mettent en application sans solutions alternatives. Une fois de plus, pas d'anticipation, pas de préparation et au final des cheminots impactés. Le déroulement de carrière est important pour les cheminots qu'ils soient statutaires ou contractuels. Nous devons tous pouvoir bénéficier d'un déroulement de carrière identique et valorisant. Les commissions de notation en sont les garants.

Merci pour votre écoute »

M. RABIER, Président

Merci. Les déclarations de toutes les organisations syndicales sont riches, je vais donc m'employer à apporter quelques éléments de réponse sur un certain nombre de points communs. Les points sur lesquels je converge, bien évidemment, avec quasiment tout ce que vous avez dit, pas sur le fond du mouvement social, je ne suis

pas le représentant du gouvernement, vous le savez bien, mais sur la forme que ça a pu prendre, notamment à la SNCF et surtout chez nous sur le territoire des Hauts-de-France. Moi, je veux saluer, et ça a déjà été dit à quelques délégations syndicales – en ce moment le directeur de région reçoit toutes les organisations syndicales – je veux saluer l'esprit de responsabilité qui a prévalu durant ces longues semaines de grève. Vous l'avez dit, mouvement historique sans comparaison. Il y a des gens qui ont plusieurs dizaines d'années d'expérience dans cette entreprise et je ne pense pas qu'on ait connu un mouvement aussi long et avec, d'ailleurs, un impact, notamment les premières semaines, extrêmement lourd sur le service que nous étions capables de réaliser pour les voyageurs. Nous n'avons pas connu, fort heureusement, sur cette région, ce qui s'est produit en 2018 avec un nombre d'exactions importantes, de faits illégaux... Ce sur quoi la direction, que je représente aujourd'hui, est attachée, c'est le respect de trois droits fondamentaux : le droit de grève, bien évidemment, le droit d'aller au boulot, bien évidemment pour les salariés qui en font le choix, et le droit pour les usagers d'avoir un service que nous sommes capables de faire en fonction des salariés qui ont fait le choix d'être au travail ou en grève. Ces trois droits ont été respectés. On est en République française et je pense en tout cas que nous, direction de l'entreprise, nous sommes garants du bon fonctionnement des lois. Néanmoins, je voulais aussi dire que de par sa durée et tous les épisodes ainsi que les périodes de fêtes de fin d'année, le plan de transport adapté, qui a évolué au fur et à mesure, a été tenu aussi. C'est-à-dire que ça a permis de donner une information correcte au moins la veille avant 17 h 00 aux gens. Ce qui a aussi permis aux gens qui faisaient le choix de travailler d'être dans des conditions, on va dire, moins délicates à opérer ce travail-là puisque les gens étaient informés. Je veux aussi rappeler qu'il y a eu des polémiques, ça a été évoqué par certaines déclarations sur d'éventuelles gratifications/primes, j'ai entendu ce mot tout à l'heure, je crois que c'était dans la déclaration SUD. Sur notre région, le choix qui a été fait par le Comité de direction c'est : nous n'allons pas verser de gratifications exceptionnelles parce qu'il y a des non-grévistes qui ont fait le choix d'être non-grévistes. Nous ne sommes pas là-dedans. En revanche, nous assumons le fait que des gens ont fait des heures supplémentaires. Un conducteur qui fait des heures supplémentaires parce que son train prend trois heures de retard, un agent de maîtrise qui, à un moment donné, fait des heures supplémentaires parce qu'il attend le dernier train... tout travail doit être rémunéré. Donc oui, il y a des gens qui auront des heures supplémentaires qui ont été comptabilisées normalement, mais il n'y a pas eu de primes, une forme de reconnaissance des non-grévistes. On n'est pas dans ce schéma-là, en tout cas sur l'activité TER Hauts-de-France. Cette grève aura bien évidemment un impact sur les comptes de l'entreprise. Je pense qu'assez rapidement il y aura une évaluation. On a entendu des chiffres assez élevés de plusieurs centaines de millions d'euros. Évidemment, quand vous avez pendant plusieurs semaines une absence quasi totale de trafic pendant les premiers jours, puis un trafic extrêmement allégé, vous n'avez pas toutes les recettes. Vous avez également un phénomène, vous n'êtes pas sans le savoir, de relances commerciales, qui est opéré à la reprise puisque le mouvement, vous l'avez dit vous-même, a pris une autre forme avec des rendez-vous maintenant ponctuels, j'ai entendu la date du 31 mars, sur des dates précises et cela depuis quelques semaines. Il y a donc eu, pour toutes les activités, des mesures de remboursement, d'accompagnement et c'est comme cela à chaque conflit. L'entreprise, en tout cas depuis 2014, si on revisite l'histoire des dernières années, vit

des conflits lourds et emblématiques. 2014, le mois de juin, quasiment un mois ; 2016 ; 2018 sous une forme un peu particulière avec des jours de grève, des jours de travail, des jours de grève, ça a duré plus de trois mois et là, ce mouvement historique dont on vient de parler. Ce n'est pas sans conséquence sur le climat social tout cela. On ne peut pas être à un tel niveau de conflictualité pour des projets souvent issus des gouvernements, ce n'est pas forcément des projets qui sont purement... d'ailleurs, cette réforme des retraites, vous l'avez souligné, la bonne tenue de ce mouvement est aussi liée au fait, c'est l'analyse que nous en faisons... on est en train de travailler avec l'équipe de Karim SERHANI pour fournir à toutes les délégations un retour d'expérience chiffré, un certain nombre d'enseignements que nous, on y a vu, au-delà des bilatérales qu'on organise aujourd'hui avec toutes les organisations. Donc on vous donnera à lire un petit peu ce qu'il s'est passé et au-delà des statistiques qu'on vous a données au quotidien presque durant tout le mouvement. Une entreprise comme la nôtre qui vit des conflits quasiment historiques, en tout cas très lourds, quasiment tous les deux ans, ce n'est pas sans conséquence sur, j'ai envie de vous dire, le moral des salariés, sur les inquiétudes, sur où on va. Une fois qu'on a dit cela, ça n'enlève en rien la détermination de l'entreprise, en tout cas de la direction que je représente, à avancer et à se battre sur les batailles qui sont devant nous. Ce qui me permet de passer au chapitre, que vous avez presque tous évoqué, celui de la concurrence. Ce matin, je suis arrivé vers les 8 h 00 ici – on a maintenant un train qui arrive un peu plus tôt – et j'ai eu l'occasion de discuter avec quelques personnes d'Amiens. Bien évidemment, les gens m'interpellent sur... mais c'est naturel. Je leur dis : « au fond, y a-t-il une surprise dans tout cela ? ». Je veux dire, ce n'est pas un truc qui vient de tomber. On n'est pas au mois d'août avec de la neige. Il n'y a pas de surprise. Cette histoire de concurrence a été décidée par l'Europe en 1991, directive européenne 91/440. Je m'en souviens, je ne connais pas par cœur les autres, mais celle-là, je m'en souviens, elle m'avait marqué. Au fond, quand on regarde ce qu'il s'est passé avec tous les paquets ferroviaires, les machins, les débats... et la dernière loi de 2018 qui a été vivement contestée en interne par toutes les organisations syndicales, au fond le truc a mis quasiment... voilà. Et vous prenez un pays comme l'Allemagne ou la DB qui est l'équivalent de la SNCF allemande, ils ont mis en place la concurrence sur leur trafic régional, le TER de là-bas, trois ans plus tard, c'est-à-dire en 1994. Chez nous, en France, si on prend notre territoire des Hauts-de-France, cela va se faire finalement en décembre 2024 si, un « si » en gros et gras souligné, si nous perdons le marché. Donc je vous annonce quand même, et ça a été redit par le directeur de région - et c'est aussi une manière de répondre au fait que la délégation FO considère, je ne sais pas pourquoi... Il n'y a pas de sous-cheminots ! -, que nous allons, bien évidemment, concourir pour remporter, c'est notre but, les appels d'offres et les marchés. En tout cas nous avons l'ambition de les conserver et on va se battre pour cela. Une équipe est en train de se créer et on veut même y associer, j'ai envie de vous dire, le maximum d'agents... Une fois que j'ai posé ce sujet-là, ça n'enlève en rien l'inquiétude, les potentiels risques psychosociaux et cet effet de cumul, personne ne l'ignore, qui s'opère en particulier sur des territoires comme la Picardie où, successivement, si l'on remonte depuis plusieurs années, il y a des évolutions, des réorganisations, des pertes de repères que j'entends parfaitement. Maintenant, nous, on n'est pas animé par l'idée de la défaite. On a dans ces trois lots qui ont été cités, l'étoile de Saint-Pol, qui représente 20 % de l'activité TER, c'est ce qui est écrit dans la convention. En fait, c'est assez disparate tout cela. Vous avez une petite partie

qu'est l'étoile de Saint-Pol une fois que ça va être rouvert, qui doit représenter 600 000 km/trains, une partie un peu plus importante qui est Paris-Beauvais, autour de 900 000 et vous avez une grosse partie, de mémoire, 3,9 millions km/trains. Donc effectivement, ne croyez pas un seul instant qu'on va abandonner le navire. Quand je dis « on », nous, direction, sur l'étoile d'Amiens. Il n'y a pas de sous-cheminots sur l'étoile d'Amiens. On va complètement se mobiliser. Les choses vont se jouer en plusieurs étapes, que je rappelle, parce qu'avant décembre 2023, avant le SA 2024, il y a plusieurs étapes. Les dix-huit prochains mois vont être déterminants. Nous attendons le cahier des charges que nous pensons obtenir cet été, entre juin et fin septembre. Nous l'espérons à ce moment-là. Ensuite, il va y avoir un travail assez intense de réponse, d'analyse à cet appel d'offres. Je vous le dis, on commence à constituer l'équipe et on va se muscler pour cela. Il va y avoir ensuite une réponse officielle. Nous pensons qu'il y aura forcément des candidats, ils ne s'en cachent pas, Transdev... des boîtes publiques, RATP Développement... ce n'est pas forcément des étrangers qui viendraient de je ne sais pas d'où. Il n'y a pas que la DB qui viendra avec Arriva potentiellement. Il y aura aussi des concurrents internes et bien français que nous connaissons dans le milieu urbain quand il s'agit d'obtenir des concessions urbaines. Ensuite, toute l'année 2021, il y aura des questionnements, l'autorité organisatrice qui va analyser les offres, qui va les questionner, qui va demander des choses... À la fin, ils feront un choix. Ensuite, vous aurez une période, au moins de seize mois, c'est la loi qui le dit, qui séparera le moment où le choix est fait, du moment où nous, ou le nouvel opérateur, effectuons le service prévu dans le cahier des charges. Ce qu'il faut que vous ayez en tête également, c'est que, dans le cahier des charges, il y aura vraisemblablement une modification du plan de transport. Ce n'est pas simplement : on voudrait que les agents aient une casquette bleue plutôt qu'une casquette grise, ce n'est pas le sujet. Ça sera sans doute un plan de transport rénové qu'ils souhaiteront. Je parle, en particulier, par exemple de l'étoile de Saint-Pol où on repartira de zéro après les travaux... On peut se dire qu'il y aura une remise à plat avec un cahier des charges qui permettra à toutes les entreprises, et nous compris, de rentrer dans cette compétition, parce que c'est bien une compétition. On n'a pas l'habitude dans l'entreprise de cette compétition. On l'a vécu au fret comme on l'a vécu d'une façon intermodale c'est-à-dire qu'en TER aujourd'hui quand on perd, c'est la voiture qui gagne. Il y a encore bien trop de monde dans les bagnoles et il n'y en a pas assez dans les TER. C'est vraiment notre but, nous, plus de service public. Je pense que l'on peut au moins se rejoindre là-dessus même si nous ne sommes pas d'accord sur les manières d'y arriver. En revanche, cette habitude d'être en compétition avec le même mode de transport, on l'a un peu en grandes lignes, on a Thello, on a quelques bricoles, mais qui sont un peu limitées. Là, on va être en compétition sur le même mode de transport. Il n'y a aucune raison de céder au défaitisme. Il n'y a aucune raison de considérer que les cheminots de la SNCF seraient moins capables que les autres. Il n'y a aucune raison de considérer qu'on sera moins innovants, moins séducteurs, que notre proposition sera nulle. Je ne vois pas pourquoi. Pourquoi la peur serait-elle de notre côté ? On tient le marché aujourd'hui. C'est plutôt les autres qui ne connaissent personne. Nous, on y va avec une détermination très élevée, on mettra en place les conditions pour qu'à un moment donné il y ait une association des personnels, ceux qui le souhaitent, on ne va pas forcer quelqu'un à participer à des réflexions, à des... On devra, bien évidemment, respecter scrupuleusement ce qui nous sera demandé dans un cahier des charges

qu'on ne connaît pas. On devra, à un moment donné, proposer quelque chose qui fasse que oui, j'ai envie de rester avec la SNCF, parce que c'est bien le but que nous avons, nous. Nous considérons, nous, direction de la SNCF, que c'est nous qui sommes légitimes à assumer le TER en Hauts-de-France. Il y a trois régions aujourd'hui, vous le savez, qui sont dans cette compétition. Vous avez cité également l'AO Etat pour les Intercités. Il y a PACA qui est dans une disposition un peu similaire sur l'étoile de Nice qui est finalement ce qu'on appelle le trafic de périurbain de Nice dans un débat en tout cas un peu parallèle à celui qu'on aura sur Amiens. Ce qui va se passer dans les prochains mois va être finalement un vrai révélateur de notre capacité de mobilisation collective. On n'y arrivera pas sans les cheminots. Je vous le dis, je n'y arriverai pas non plus, moi, avec vous, si les énergies s'opposent en permanence. Les énergies des organisations syndicales, des élus et les énergies de la direction. Si, à un moment donné, on ne se concentre pas sur l'essentiel, c'est-à-dire, finalement, garder les marchés et faire en sorte que ce soit toujours SNCF qui fasse le travail, on va potentiellement se fatiguer. Un point sur la classification, la branche. Est inscrite depuis plusieurs années l'idée qu'il faut une convention de branche. La SNCF et les autres entreprises ferroviaires au sein de l'UTP et les organisations syndicales travaillent plusieurs volets. On était sans doute sur un des volets les plus importants qui est celui de la classification et de la rémunération. Je respecte bien évidemment le droit. Je ne vais pas dire l'inverse de ce que j'ai dit tout à l'heure pour le droit de grève ou le droit de ne pas faire grève. Il y a, et ce n'est pas la première fois, des propositions qui ont été faites, un accord qui finalement est validé par une partie, un accord qui est dénoncé par une autre partie, dont acte. Je considère toutefois que cette affaire, aujourd'hui, nous met dans une certaine instabilité et renforce quand même une part d'écart de compétitivité que nous aurons à combler d'une manière ou d'une autre quand on devra répondre aux appels d'offres. Ça, c'est la position de l'entreprise. Un point sur les temps réels, puisque SUD-Rail a insisté sur un temps réel, je n'ai pas fait attention à ce point. Moi, j'ai en tête que nous avons – c'était une interview de François NOGUÉ ou quelque chose comme ça, le nouveau patron RH qui a pris ses fonctions – un temps réel... laissez-moi finir Monsieur WATTEBLED, je sais que vous mourrez d'envie de parler, je vous connais Monsieur WATTEBLED, vous êtes pire que moi. Il y a eu un temps réel juste avant la position de SUD-Rail qui, finalement, a entériné la dénonciation puisque le taux de 50 % de représentativité, vous connaissez la règle, était atteint et il y a eu un temps réel juste après. Moi j'ai plutôt cela en tête Monsieur LAMBERT, mais on ne va pas se battre sur... L'idée n'était pas d'être les premiers à tirer ou quoi que ce soit. L'idée c'est quand même qu'il faut informer le corps social, il faut informer les cheminots, que cette affaire n'est pas, en tout cas en l'état actuel des choses, sans conséquence. Je ne parle pas des primes de nuit, je parle d'une harmonisation, que nous souhaitons plutôt par le haut, des conditions, je dirais... On a eu les conditions de travail avec la convention de branche, c'était il y a quelques années, et là on était sur un des volets, pour moi, majeurs, classification, avoir un régime commun, j'ai envie de vous dire, d'appréciation des postes de travail, des typologies d'emplois... me paraît essentiel. On verra comment tout cela va finir, je pense que l'affaire n'est pas terminée. C'est un épisode qui ne nous met pas en position favorable pour concourir dans les appels d'offres. Un point sur l'EAS. Pour le point production, je rejoins l'idée, la proposition d'un premier REX sur le SA 2020. Un point quand même, le SA 2020, de par les quasi deux mois de grève, en réalité n'a pas commencé le 15 décembre, vous le savez tous.

Il a commencé, je dirais, quasiment fin janvier. On n'a pas encore un retour, on va dire, extrêmement... on n'a pas deux mois de retour. On a un certain nombre de semaines qui montrent déjà de premiers éléments. Florent MARTEL sera présent le mois prochain et pourra largement débattre de tout cela et on fera également un point sur l'EAS et on vous donnera, le mois prochain, ce que nous avons indiqué fin octobre ou début novembre, par trimestre, on s'est calé comme cela avec les équipes de Florent MARTEL, à lire, finalement, combien on fait de trains tous les jours, combien sont en EAS - hors Paris-Beauvais, l'EAS alors qu'on devrait mettre un contrôle, on parle bien de celui-là - et les principaux enseignements. On vous donnera cela avec les commentaires qui seront faits dans les documents production. Le mois prochain, il y aura ce premier retour d'expérience à chaud. On l'avait promis et on fera ce zoom sur l'EAS à compter du 1^{er} octobre, comme on l'avait annoncé et par trimestre. On respectera, bien évidemment, cet engagement. Un point sur le RGPD, les notations. Oui, ça fait débat. Quand ça fait 80 ans qu'on fait des notations d'une certaine manière depuis que la SNCF existe, qu'on affichait même les listings, que c'était normal... Ça ne posait de problème à personne, ni même à la direction, je vous l'avoue. Pour les statutaires, je ne parle pas des contractuels pour lesquels on était quand même déjà assez respectueux finalement de la protection des données. Quand une nouvelle loi vous impose de réviser fortement vos pratiques et vos usages, et on n'a pas fait le tour de la question parce que, je pense, on n'a pas tiré toutes les conséquences de l'application de ce règlement, bien évidemment ça bouscule. On a reçu, nous, un certain nombre de directives. Nous, à TER Hauts-de-France, on n'est pas franc-tireur à dire le contraire du national. Je vous dis qu'on a reçu des directives, on a plutôt été bon élève et on a, à travers des DCI ou un certain nombre de communications, essayé d'expliquer comment on pouvait traiter ce sujet-là. D'ailleurs, on n'a pas renvoyé au national quand on a eu des demandes de DCI, on a essayé plutôt de débattre. La nouvelle que je voulais vous annoncer c'est qu'on a reçu hier... les débats se poursuivent sur cette histoire de RGPD et de notations parce que, en réalité, ça ne satisfait pas grand monde ce qui avait été décidé, ni du côté des RH parce que ça nous fait un boulot monumental. Les machins, les filigranes, les trucs, tout le monde peste, je vous le dis franchement. Nous avons reçu quand même hier, une nouvelle doctrine, j'ai envie de le dire comme cela, de la direction RH nationale qui donne quelque latitude, notamment de transmission des fichiers. Nous devrions donc, pour ceux qui en font la demande, je pense toutes les OS, pouvoir désormais vous fournir et dès que possible les fichiers Excel, vous évitant de recopier tout cela. Il y a un travail de logistique en attendant dans chacune des organisations syndicales. Nous allons également, je me suis organisé avec les services chez nous, être un peu plus souples dans cette idée qu'on avait une date limite, vous savez, pour les réclamations. Normalement, je crois que c'est cinq jours avant. Nous allons être un peu plus souples, on l'était déjà un peu traditionnellement pour quelques cas particuliers... J'ai envie de dire, si c'est quatre jours, trois jours ou deux jours, dès lors qu'on a pu faire le travail, nous, pour que la commission se passe bien. On assouplit nationalement, comme régionalement, le dispositif pour que ça se passe bien cette année. Oui, ça nous tombe un peu dessus, il faut qu'on s'adapte à cette réglementation qui est quand même rigide, soyons clairs. La situation de l'emploi, cet après-midi, on a un point emploi donc je ne vais pas m'étaler, mais il y a quand même un certain nombre de... je pense à ce qui était évoqué sur les contrôleurs... le manque d'effectifs. En tout cas, on a lancé un certain nombre d'embauches et de besoins qui ne sont pas deux ou

trois, mais ça se compte quand même par dizaines. Madame FABRONI vous fera un point assez précis là-dessus. Le CASI, moi je rejoins, je crois que c'est SUD qui a fait cet appel en disant : il faut qu'on en sorte. Oui, on a une difficulté, moi je relaie le message du président du CASI Nord-Pas-de-Calais qui est Christophe CHARTRAIN, on a une difficulté à faire fonctionner ce CASI. On a connu sur la région, si vous vous souvenez, les salariés du CE, notamment ceux de Nord-Pas-de-Calais, si vous vous souvenez bien, il y a une année, en janvier ou en décembre, ils envahissaient le CE, ensuite le premier CSE, ou juste avant, parce qu'ils étaient en forte inquiétude sur leur avenir. Moi, ça m'avait marqué. On les avait rencontrés, on leur avait expliqué. Là, c'était avant cet accord qui a finalement fondé les CASI. Les CASI, nous entreprise, on pense que c'est une bonne idée parce que nous avons signé cet accord et qu'un certain nombre d'organisations syndicales l'ont également signé. Maintenant, nous sommes dans la phase de mise en œuvre. Il faut, en règle générale, comme toute instance, un mode d'emploi qu'on appelle un règlement intérieur. Moi, je fais le vœu – je crois que la réunion a lieu début mars – qu'on en sorte par le haut et qu'on puisse fonctionner parce que je crains une inquiétude des salariés du CASI là-dessus. SNCF Bashing, désamour, il y a eu tout un état des lieux, on va dire, qui peut s'appliquer en particulier à la Picardie, sur finalement comment on vit aujourd'hui toutes ces restructurations, tous ces changements... L'année 2019 a été hyper intense, chez nous peut-être un peu plus qu'ailleurs vu toutes les réorganisations, transformations qui se rajoutaient aux transformations nationales. Certes, on a fait les instances, mais, pour x raisons, elles n'ont pas toujours fait l'objet des débats qui, pour moi, sont nécessaires. Il faut qu'on en sorte. Je me réjouis que quatre délégations sur cinq restent ici, il faut qu'on en sorte et qu'on tire un peu les enseignements de notre mode de fonctionnement. Je ne suis pas satisfait, comme je pense toutes les délégations, du mode de fonctionnement de ce CSE et des CSSCT. On peut faire bien mieux. Il y en a pour tout le monde, je me mets dedans au nom de la direction. Il en va de notre crédibilité, j'ai envie de vous dire, par rapport aux cheminots, parce qu'on a quand même des responsabilités vis-à-vis des cheminots. Il en va aussi du mode de fonctionnement. Moi, je pense qu'il faut qu'on soit très attentif à l'abus de tout un tas de dispositifs qui finalement... voilà. On a des choses qui existent, on a des droits pour les salariés, pour les élus... Tout ce qui est abusif, je vais vous donner ma position, devient insignifiant à terme. Quand j'entends des dirigeants, des DET, qui me disent « encore un droit d'alerte », machin truc, « ils m'énervent » ... Donc cela crée une défiance sur l'utilité du droit d'alerte alors que pour moi, je prends cet exemple du droit d'alerte, c'est un truc important le droit d'alerte, ce n'est pas de la déconnade. Ça veut dire que, en son âme et conscience, le poseur du droit d'alerte estime qu'il y a un danger grave, de mort, pour potentiellement un agent ou plusieurs agents. Donc si, et moi je pars de ce principe-là, que c'est potentiellement grave et que c'est un droit, il a raison de l'exercer. On en a quand même souvent de vrais droits d'alerte. Attention, je ne suis pas en train de dire que... mais de temps en temps... voilà. Je l'ai dit à Monsieur HOUEL, je ne vous vise pas Monsieur HOUEL, mais je l'ai dit, c'était quand on a parlé du Coronavirus. On était au tout début, il y a eu un droit d'alerte, on a discuté. Ni vous, ni moi, sommes représentants de l'autorité sanitaire qu'est l'État, ou sommes compétents médicalement... En fait, que se dit-on ? On partage plus parfois des sensations que des faits, que des choses. Je vous laisserai répondre, ne vous inquiétez pas. Ce droit d'alerte-là, finalement, on a convenu parce qu'on est embarrassé, vous, dépositaire, et moi, représentant de la direction, on peut

se faire un CSE, une CSSCT le lendemain, mais que va-t-on se dire ? Il y a des droits d'alerte que je n'estime pas complètement utiles parce que, finalement, ils ne mènent pas à grand-chose. En revanche, il y en a d'autres qui sont complètement justifiés et sur lesquels on prend des mesures. Il y a eu des mesures qui ont été prises sur des sujets sécurité, le dernier sur Longueau à côté d'ici, voilà, très bien. Il y a un sujet avec les Corail, on prend une mesure, ça, c'est très bien. Après, je regrette qu'on n'ait pas réussi, à l'enquête immédiate, à se mettre finalement d'accord sur tout. Je vous le dis, quand on tire trop vite, au bout d'un moment on est moins performants sur les outils, les outils que sont tous ces droits qui existent pour les élus, pour les salariés... Peut-être un mot sur la production. Moi, j'ai noté le SA 2020, je vous ai dit qu'on en reparlerait. Par ailleurs, il y avait l'information voyageurs, si tu as quelques trucs à dire.

M. VERHAEGHE, Directeur production

Oui. J'entendais tout à l'heure parler de la gestion de crise de la tempête Ciara. Effectivement, j'ai vu la communication que j'ai lue rapidement en travers, mais je pense qu'elle a plutôt été faite pour remercier les gens qui étaient présents ce jour-là pour avoir subi ce qu'ils ont subi. Honnêtement, j'ai la responsabilité de la gestion de crise justement dans mes services et je peux vous dire qu'on va faire un REX là-dessus. C'est d'ailleurs prévu, j'ai lancé ça la semaine dernière. On a effectivement relevé tout ce que vous avez dit : problèmes de communication, problèmes de gestion des ressources. La décision est en fait arrivée à 14 h 15 le dimanche pour la mettre en place dès le lendemain. Je ne sais pas si vous vous rendez compte. Cette décision a été prise sur Hauts-de-France, Grand Est, Normandie. Il fallait casser l'ensemble du plan de transport pour le lendemain. C'est quelque chose qui a complètement foiré. Je reconnais que ça a été compliqué à faire. Imaginez qu'on vous dit que demain il n'y a aucun train qui roule et il faut réussir à faire correspondre tous les moyens : traction, agents de train, rames. Ça a été un désastre. C'est pour cela qu'on va reprendre point par point, on va le scénariser, voir les problèmes de communication. Ce qu'il faut vous dire c'est que le COP, ce jour-là, a pris 5500 appels alors qu'habituellement ils en sont à 10 % de réception et en émission il a émis 2700 appels et c'est pareil, c'est dix fois plus que ce qu'il traite habituellement donc vous imaginez bien que le standard... alors on a des pistes, pour l'instant on ne les a pas encore, bon... je viens de commencer, ça va être un REX qui va être assez long donc on s'y engage cette fois-ci on mettra des... parce que des REX j'en fais régulièrement avec des actions qui ne sortent pas ou alors mal. Ce qu'il faut, c'est réussir à mettre des actions en place qui seront efficaces et qui amélioreront le travail des gens au quotidien dans les escales pour les conducteurs, pour les ASCT... parce qu'aujourd'hui, effectivement, je ne peux pas être satisfait de ce qu'il s'est passé, c'est vrai. On a relevé plein de choses. Ce REX est en cours. Je n'ai pas mis de date de fin, je dirais, de solution parce qu'il y aura des groupes de travail à réaliser, mais on le fera. Je ne sais pas comment on le traduira derrière. De toute façon, c'est quelque chose qui sera suivi dans nos instances de direction régionale en N+1. Je me suis engagé auprès de Frédéric GUICHARD à donner l'avancée de cela parce que cette tempête a quand même été sans précédent. Il faut reconnaître que des tempêtes comme cela... J'ai connu l'épisode de neige il y a trois ans qui était aussi quelque chose qui a été dantesque à gérer puisqu'à l'époque j'étais aux manettes. C'est à peu près du même acabit. Des tempêtes comme cela, il y en a effectivement, mais sur toute la région, de la même manière, maintenant on gère quand même tout Hauts-de-

France alors qu'avant on ne gérait que la partie Nord-Pas-de-Calais. Autrement dit, on travaille avec le double de personnes donc c'est un peu plus complexe à organiser. Vous pouvez regarder ce qui existait avant du temps du COP Nord-Pas-de-Calais et COP Paris, il n'y a pas beaucoup moins de personnels.

M. TAILLEZ, CFDT

Les GATER vous ont demandé un PTA 24 ou 48 heures avant la tempête et ça a été refusé.

M. VERHAEGHE, Directeur production

Effectivement, le PTA a été demandé... en fait, ça s'est su le vendredi. Le vendredi, on savait déjà qu'il y aurait une tempête. Après, prendre cette décision-là, prendre la décision le vendredi après-midi, parce que le brief d'astreinte de la direction régionale se tient le vendredi après-midi, avec les effectifs qu'on n'a pas... La PCAS arrête à 17 h 00. Faire un PTA à ce moment-là c'est...

M. TAILLEZ, CFDT

Vu la taille de la région, on pourrait être beaucoup plus réactif en créant un PTA spécial tempête. Après, vous savez ce qui doit le mieux aller pour les trains et ainsi pouvoir le mettre en place dès qu'on a un souci comme ça.

M. VERHAEGHE, Directeur production

C'est ce qu'on va faire, il faudra qu'on le crée. Je n'ai pas dit que ça sera fait comme ça tout de suite, demain, mais effectivement cela fait partie des points. On devra scénariser ce genre d'événements.

M. FOSSIER, CFDT

Moi qui ai connu trois tempêtes d'affilée, on a fait trois REX, là ça va être le quatrième.

M. VERHAEGHE, Directeur production

Tout à fait.

M. FOSSIER, CFDT

Je me dis, à un moment, quand on est perdu dans la campagne et qu'on n'a personne au bout du téléphone, on est vraiment seul.

M. VERHAEGHE, Directeur production

On est d'accord. Il y a quelque chose à faire et je m'y engage, ça sera fait.

M. RABIER, Président

Sur ce sujet-là des tempêtes. Tout à l'heure ça a été évoqué, on prend acte. Serait-on prêt pour mi-mars sur ton REX ou pas ?

M. VERHAEGHE, Directeur production

Mi-mars, on aura déjà...

M. RABIER, Président

Peut-on avoir un complément, finalement dans le point prod qu'on fait traditionnellement puisque Monsieur MARTEL sera là fin mars, il y a aura le sujet AES EAS et on reviendra sur la tempête. Mais si tu peux nous donner un petit document...

Vous devez avoir en tête que désormais, les autorités externes préfectorales et autres, y compris en accord avec la direction nationale de SNCF, le DNO, prennent plus facilement qu'avant la décision. Moi, je vous le dis, je suis un vieux cheminot, je n'ai pas forcément connu cela très souvent auparavant. Avant c'était le but, on fait les trains, on fait les trains et on verra bien ce qui arrive, même s'il y a un arbre qui nous barre le chemin. Quand vous bloquez des gens en milieu de voie pendant des heures dans un train puis qu'il n'y a personne pour venir les chercher, c'est pire que tout. Les gens réclament de l'information préalable. Ils préfèrent savoir qu'ils n'auront pas de trains plutôt que d'être engagés dans un train sans savoir s'ils vont pouvoir aller au bout. C'est ça le retour d'expérience. Après, il faut travailler sur des scénarii, ce qu'il se passe si on les a emmenés le matin et comment on fait pour les ramener le soir, ça a été évoqué tout à l'heure dans une déclaration, et quels délais il nous faut pour tout arrêter. En effet, on voit venir les choses, la météo ce n'est pas une science exacte à 150 %. Là, il y a quand même des mesures de prudence plus fortes aujourd'hui. On a aussi des phénomènes météorologiques qui ne sont pas neutres et qui reviennent assez souvent. Oui, on va se préparer et on fera un petit point... y a-t-il encore un ou deux sujets tempêtes ? On solde le sujet tempêtes, s'il vous plaît. Madame BASSEZ.

Mme BASSEZ, CGT

Bonjour. Excusez-moi d'être arrivée en retard, il y avait de la neige.

M. RABIER, Président

Je fais une mauvaise plaisanterie : vous n'êtes pas FO, sommes-nous bien d'accord ?

Mme BASSEZ, CGT

Non, non. D'ailleurs, c'est étonnant quand même. Que se passe-t-il ? Bref. Sur le climatique, ce n'est pas la première fois qu'on intervient sur le climatique. Je suis intervenue plusieurs fois. Neige, fortes chaleurs, j'ai demandé de l'anticipation. Peut-être qu'on peut traiter justement les fortes chaleurs en hiver et peut-être qu'on peut traiter justement les problèmes de neige, les problèmes climatiques liés à l'hiver, l'été. Encore une fois, il n'y a pas eu d'anticipation. Cette alerte n'est pas tombée 48 heures avant, je suis désolée. Elle s'est précisée 48 heures avant, mais on était quand même quasiment à une semaine. Comme vous le dites, la météorologie ce n'est pas une science complètement exacte sauf que les alertes étaient déjà tombées bien en amont. Effectivement, on ne va pas dire une semaine avant : on met un plan de transport adapté... je suis d'accord. Sauf que, il y a effectivement, comme le disait mon camarade, un problème d'anticipation. C'est-à-dire que j'ai moi-même alerté le samedi et le dimanche des personnes de la direction en leur demandant quelles étaient les mesures prises : va-t-on envoyer des voyageurs et des agents se faire planter dans la campagne ? Comme cela s'est passé de toute façon. La réponse c'était : on ne peut pas prendre de décision parce que c'est compliqué avec le Conseil régional. Je suis d'accord c'est compliqué, je le sais, mais quand on parle de sécurité, si on explique bien les choses au Conseil régional, il me semble qu'ils sont en capacité de comprendre. Parce que là il y a eu des problèmes de sécurité. Vous avez une VR2N qui est passée sous une caténaire en feu dans la forêt de Mormal. La tempête n'était toujours pas officiellement arrivée. C'était en milieu d'après-midi. On le sait, une tempête, ça n'arrive pas d'un coup, ça monte crescendo. Moi, je n'arrive pas à saisir que pour des raisons de sécurité, on n'ait pas arrêté les circulations avant le

gros de la tempête. On a attendu l'arrêté préfectoral sauf qu'en fait c'était déjà fait parce que tout le monde était planté partout à l'heure de l'arrêté préfectoral. Il y a donc un problème d'anticipation. « On va travailler dessus », je suis bien contente d'avoir cette réponse sauf que je l'avais déjà eue pour la neige et je l'avais déjà eue pour les fortes chaleurs, donc j'attends vraiment de voir ce qui va être fait. Effectivement, je ne suis pas scientifique, mais les scientifiques s'accordent, pour la plupart, pour dire que ce genre de phénomènes va se reproduire de plus en plus violemment. Peut-être que prendre des mesures en amont, travailler un plan de transport, effectivement comme Julien le disait. Quand il y a des grèves, on est capable de faire un plan de transport, on a des scénarii en 48 heures. Là, nous devons être capables... et si ça tombe un dimanche, eh bien ça tombe un dimanche. En ce qui concerne la communication de Monsieur MARTEL, je suis déçue de ne pas le voir aujourd'hui. Parce que je peux vous dire que j'aurais bien aimé pouvoir lui dire en face que cette communication... j'ai eu beaucoup d'appels d'agents qui étaient coincés dans la tempête, qui sont restés pendant des heures sans pouvoir joindre le COP parce qu'il paraît qu'il y avait une cellule de crise au COP. Je plains les agents du COP qui étaient en service aussi ce jour-là. Moi, j'ai fait cellule de crise à la maison tout le dimanche alors que j'étais en repos. Parce que les agents étaient perdus et ne savaient joindre personne. Il y a des agents qui sont rentrés par leurs propres moyens. En plus, on a ensuite reproché à des agents de s'être autocommandés alors que depuis cinq ou six heures ils n'arrivaient à joindre personne. Donc quand je lis ce genre de choses - j'ai été alertée par des agents -, quand je lis ce genre de choses de la part de Monsieur MARTEL, je suis désolée en plus il n'y a aucun remerciement justement pour les agents qui étaient sur le terrain. C'est juste inadmissible. Je peux vous dire que les agents qui étaient sur le terrain ne l'ont pas pris pour des remerciements.

M. RABIER, Président

Je partage un grand nombre de points que vous avez évoqués. On n'a pas été, ça a été dit, nous n'avons pas été bons. On veut bien se flageller en public, mais là... voilà. Après, je vous rejoins également sur le fait que là on est en hiver et finalement ça serait bête qu'on ait ce même débat pour les fortes chaleurs en été comme on a pu l'avoir par le passé, je vous rejoins. Donc on a eu de gros sujets l'année dernière, c'était quand même le SA 2020, ça n'a échappé à personne. Là, on a maintenant des sujets de crises météorologiques, tempêtes, fortes chaleurs, qui, à un moment donné, perturbent le truc et comment on réajuste le plan de transport de manière méthodique, anticipée avec tout le monde d'accord. Donc on n'a pas été totalement satisfaits, quand bien même d'un point de vue voyageurs, le fait d'arrêter quand même le truc peut-être nous préserve d'un certain nombre de difficultés.

Mme BASSEZ, CGT

Monsieur RABIER, vous avez des gens qui ont été plantés, par exemple en gare de Valenciennes, après être restés coincés dans des rames pendant deux heures. On les a fait descendre en gare de Valenciennes en leur disant : « il est 20 h 00, il n'y a plus de circulation, débrouillez-vous, il n'y a pas de bus, il n'y a rien ». Croyez-vous que c'est mieux ? En anticipant, en leur disant « non, il n'y a pas de trains, vous ne pouvez pas vous déplacer » quelques heures avant, les gens peuvent prendre leurs dispositions par eux-mêmes déjà pour se rendre à un endroit ou rester chez eux.

M. RABIER, Président

Je suis d'accord sur la nécessaire anticipation. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Monsieur WATTEBLED, sur le sujet tempête toujours. On finit ça.

M. WATTEBLED, CGT

Le sujet tempête, ce n'est pas le sujet. Ce n'est pas le sujet, les tempêtes. Le sujet c'est qu'on ne coupe plus les arbres aux abords des voies. Le sujet c'est qu'on n'a plus de personnels en gare. Le sujet c'est que c'est le COP qui décide, il n'y a plus aucune latitude décisionnelle dans les escales. C'est ça le sujet de fond. Le sujet c'est : il fera toujours des tempêtes, il tombera toujours de la neige, il fera toujours chaud, il y aura toujours des feuilles sur les voies, par contre, nous, on n'est plus là. On a une organisation défaillante, défaillante à tous les niveaux parce qu'on n'a plus les moyens de faire le boulot. Après, oui, les agents ne sont pas commandés. Oui, on ferme les gares. Forcément, on n'est plus en capacité de répondre aux problématiques climatiques ou autres. On n'est plus en capacité de le faire. Encore ce matin, on discutait avec un agent d'escale. Posez-lui simplement la question : comment se passe le SA 2020 ? Il m'explique, il me dit : « oui, depuis qu'on ne donne plus le départ, depuis le SA 2020, parfois les trains ne partent pas on ne sait pas pourquoi ou alors ils partent ». Le problème ce n'est pas la tempête, c'est qu'on ne coupe plus les arbres, qu'il n'y a plus de synergie entre les services, il y a le COP qui décide de Lille pour toute la région sans avoir une visibilité et après on a des problèmes comme cela. Donc on ne va pas se focaliser sur la tempête dix ans, on va se focaliser sur l'organisation du travail, ça sera bien plus efficient à l'avenir.

M. RABIER, Président

D'autres interventions sur ce débat ? OK, donc on reprend le cours normal des choses, allez-y.

M. ROTOLO, RS CGT

Sur les conflits à la SNCF, 2014, 2016, 2018, 2019, 2020, pourquoi ? Pourquoi les cheminots sont-ils la cible des différents gouvernements depuis de nombreuses années ? À croire qu'ils veulent se taper un trophée à chaque fois qu'ils arrivent, « on s'est tapé les cheminots ». C'est ça le problème, les cheminots sont la cible de tous les gouvernements depuis de nombreuses années. Je suis désolé, on est obligé de répondre, on ne peut pas rester l'arme au pied. Sur la réforme du ferroviaire, pour une réforme qui ne devait rien changer, à chaque CSE vous nous expliquez que la réforme va engendrer de profonds changements dans l'entreprise. En fait, Monsieur RABIER, c'est comme si nous étions un couple et que nous vivions sur un mensonge. Voilà, quand il y en a un qui ment sans arrêt dans le couple, à un moment il y a une bagarre, peut-être même un divorce. Aujourd'hui, je pense qu'il y a un divorce entre les cheminots et la direction de la SNCF, on peut le constater. En ce qui concerne les droits d'alerte, encore une fois, pourquoi autant de droits d'alerte ? Moi, je vais vous poser une autre question : pourquoi avoir supprimé les CHSCT ? Par contre, une question à laquelle vous n'avez pas répondu, je m'y attendais, sur l'EAS et les sous-effectifs chroniques chez les ASCT, j'aimerais bien avoir une réponse.

M. RABIER, Président

Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Merci. Moi, c'est juste une intervention en tant que cheminot. On est tous cheminots de toute façon ici, on est tous élus du personnel, on représente les cheminots. Vous évoquiez, il y a à peu près une heure, le droit de grève. On a le droit de faire grève, on a le droit de travailler. Je vous pose la question, Monsieur le Président, avez-vous le droit de faire grève ? Ne vous cachez pas derrière l'Europe dans le discours sur les réformes. Ce sont des lois qui sont faites ou par le national ou par le gouvernement ou par l'Europe. Ne vous cachez pas sur le problème de discussion parce qu'on vous le dit, on l'a plus aujourd'hui la discussion, elle est très difficile, on n'a plus les consultations, on n'a plus rien, il ne se passe plus rien. Ne dites pas que vous voulez discuter. Après, moi je suis convaincu, mais je vous pose la question en vous regardant droit dans les yeux. Et penser que le nombre de cheminots, je dirais même qui n'ont pas fait grève, c'est impossible de faire grève pour ma carrière, pour ma place dans l'entreprise. Je ne sais pas, faire grève ce n'est pas perdre de l'argent et se faire plaisir, c'est qu'il y a une conviction derrière. S'il y a une grève, c'est qu'on veut discuter, mais qu'on n'y arrive pas et qu'il y a un point de rupture. Aujourd'hui, on nous dit qu'on a le droit de faire grève, qu'on a le droit de travailler. Moi, je ne vois pas de cadres supérieurs, je ne vois pas de cadres faire grève. Je me demande s'ils ont vraiment le droit de faire grève. Ça, c'était ma question. Après, sur le fond, vous avez parlé un peu de convention TER et d'accord avec la convention TER, avec l'AOT. J'ai une question qui va dedans parce qu'il y a l'EAS, mais moi j'ai une question matérielle qui concerne l'atelier de Calais sur ce qui était prévu éventuellement. Au 1^{er} mars, il y a des travaux qui étaient prévus à l'atelier de Calais, à l'UO de Calais, mais on n'a aucune nouvelle. J'aimerais bien que vous nous répondiez sur ce sujet-là, pourquoi, si c'est une histoire de prix, une histoire de politique régionale ou si c'est une histoire de direction SNCF. Je passe tout de suite la parole à Christophe qui voulait vous répondre.

M. HOUEL, CGT

Je ne voulais pas parler, mais comme vous m'avez interpellé, je vais me défendre. Je vais reprendre un petit peu les propos de mon camarade David. Au sujet du droit d'alerte, vous ne l'avez pas ouvertement dit, mais vous le jugez abusif, celui qu'on a déposé sur le Coronavirus, dites-le, il est abusif, vous le jugez comme ça. Maintenant, oui, David l'a dit, plus de CHSCT et quasi plus d'instances. On a trois CSSCT, quand je lis le RI du CSE je m'aperçois que... je suis membre de la CSSCT production et évolution des services et je n'ai pas la possibilité de déposer une CSSCT extraordinaire. Il y a un moment, je suis élu du personnel, je suis interpellé par les cheminots sur le terrain au sujet du virus, que dois-je faire ? Je viens chez vous entre 12 h 00 et 14 h 00, on en discute en tête à tête ? Je demande à Jean-Pierre PERNAUT une petite info via le 13 h 00, qu'est-ce que je fais ? J'ai le droit d'alerte, point final. À un moment, à force de tirer sur la ficelle et de supprimer des instances, on n'a pas fini de se voir de cette manière-là parce que, hormis la DCI et le droit d'alerte, il n'y a plus d'autres possibilités de se rencontrer pour exprimer les problèmes. C'est quand même dingue ça. À un moment, que vous puissiez le juger abusif c'est votre droit, mais n'allez pas nous interpellé en disant « encore un droit d'alerte, ils nous font chier ceux-là ». Il y a des choses que je ne supporterai plus.

M. RABIER, Président

Je vais quand même apporter quelques éléments. Monsieur LAMBERT et je répondrai après.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Plusieurs choses. Je vais me permettre quand même un mot sur le départ de la délégation FO. Ce n'est pas nous qui allons donner des leçons à ceux qui quittent les CSE, surtout pas la délégation SUD-Rail. Par contre, je tiens à préciser quelque chose, on en a parlé nous aussi, je peux comprendre la colère des copains de FO, d'autant plus qu'ils sont Picards et qu'ils doivent, en plus d'être élus, porter la souffrance des salariés touchés. Par contre, on ne gagnera pas ces combats-là seuls. Je regrette quand même qu'ils aient pris une décision sans aviser les autres organisations syndicales et je vais m'arrêter là-dessus. Sur des sujets aussi difficiles, travailler dans l'unité c'est quand même beaucoup mieux. Sur la grève, juste un mot sur l'impact sur les comptes de l'entreprise. J'ai entendu le président FARANDOU annoncer les chiffres de la perte due aux mouvements de grève. Je vais être très clair, je commencerai à m'inquiéter quand on arrêtera de gaver les actionnaires. La perte des grèves n'a pas empêché de donner des millions aux actionnaires. Ils feront comme d'habitude, on aura 0 % d'augmentation de salaire pour la sixième année consécutive. Peut-être que les OS dites réformistes, ma camarade Pauline, ils n'auront pas l'intéressement comme ça a déjà été dit. On n'a pas coulé la boîte, les grévistes, ça va aller. Ne vous inquiétez pas, en 2020, on va continuer à gaver les actionnaires. Sur la concurrence, un mot quand même pour appeler les cheminots et les usagers à prendre leurs responsabilités aussi. Là où je suis d'accord avec vous, c'est qu'on peut battre la concurrence. On peut la battre aussi à travers son bulletin de vote. Il va y avoir des élections bientôt. La façon dont le Président BERTRAND voit les cheminots par rapport à d'autres obédiences, on n'est pas ici pour faire de la politique, mais toutes ces histoires-là ne sont pas finies. Après, au niveau de la SNCF, vous avez un beau discours sur lequel je peux vous rejoindre, il faut travailler avec les cheminots pour gagner les parts de marché. Il va falloir passer de la parole aux actes et nous dire comment vous comptez faire. Sur la CCN, franchement, le temps réel, personnellement, nous, à SUD, il nous a choqués parce qu'à peine est-ce sorti dans la presse que ça a été sur toutes les boîtes pro des cheminots. Franchement, même l'UNSA et la CFDT nous ont moins taillé que la direction. J'aimerais que la direction, sur ces temps réels, soit aussi réactive sur l'ensemble des sujets. Franchement, CFDT et UNSA, sur le temps réel, ils n'auraient pas fait plus dur vis-à-vis de SUD-Rail. Je m'attendais à cela de la part de l'UNSA et de la CFDT, mais la direction qui dit « nous on ne se mêle pas des guerres d'OS », franchement ce n'était même pas un temps réel, c'était un tract. Nivellement par le haut, on peut être d'accord avec vous. C'est facile de dire : là on s'occupe des salariés du privé à travers cette convention-là. Effectivement, il fallait éventuellement signer pour amener les salariés du privé à avoir les mêmes conditions de travail que celles des cheminots, mais pas en baissant les conditions de travail des cheminots, c'est ça qui se joue. Oui au nivellement par le haut, d'accord, tout le monde, mais sur le même niveau que les cheminots. Là, ce qui se joue, quand même, c'est qu'on veut amener des salariés du privé à la hauteur des cheminots, mais en baissant les droits des cheminots. En ce qui concerne les notations, j'ai vu que Karim a été très réactif en envoyant des mails. Nous ce qu'on veut, comme on ne peut pas diffuser de listings, c'est l'ensemble des

adresses pour pouvoir contacter les agents. Moi aussi, je pensais qu'il suffisait de mettre « nom+prénom@sncf.fr », mais, par exemple, dans mon adresse perso il y a le chiffre « 22 ». Si je ne le sais pas, le salarié ne recevra jamais sa position de notation. Il faut quand même nous donner les moyens de contacter l'ensemble des cheminots. Puisqu'on n'a pas le droit de faire des listings, au moins qu'on puisse les contacter en leur disant : « fais ta lettre de réclamation, tu es bien placé ». Voilà ce qu'on veut. Pour tout ce qui est expertises RPS, dialogue social ou même concurrence puisque j'en ai déjà parlé, on est d'accord sur le constat, vous l'avez dit, vous n'êtes pas satisfaits de ce qu'il se passe dans les CSE, vous n'êtes pas satisfaits de ce qu'il se passe dans les CSSCT, je ne le suis pas en tant que référent, mon organisation syndicale ne l'est pas. On parlait avec d'autres collègues, ils ne le sont pas non plus. On peut continuer éternellement à faire ce constat-là, ce constat-là est bon. Maintenant, c'est : comment fait-on concrètement, quand se voit-on, quand va-t-on discuter et quand des choses vont-elles être mises en place ? On sent bien à travers les interventions des uns et des autres qu'il y a des manquements dans notre règlement intérieur, des manquements du côté de la direction, qu'il y a sûrement des manquements du côté des organisations syndicales. Arrêtons de faire le constat, mettons-nous autour d'une table et avançons. J'ai fini, merci.

M. RABIER, Président

Je ne l'ai pas considéré abusif, Monsieur HOUEL. Je l'ai considéré inapproprié et très tôt. Moi, j'étais comme vous, à écouter la télé et à me demander ce qu'est ce truc. On a un sujet comme ça qui touche finalement l'ensemble de la population, qui touche les salariés SNCF, bien sûr, qui touche les salariés du TER Hauts-de-France, évidemment. Vous en savez autant que moi, on se parle, on partage quelques constats et puis quoi ? Finalement on arrive à la conclusion que ce n'est pas simple. Il y a d'autres manières de travailler que toujours dans l'urgence. Le droit d'alerte c'est un truc d'urgence. La DCI c'est un truc d'urgence. On a réussi malheureusement, et je le regrette, à traiter des sujets durs que dans l'urgence. Boulogne, on l'a traité dans l'urgence parce qu'il y a une DCI. Moi, je me dis, quand j'entends Monsieur LAMBERT qui dit qu'il faut travailler dans l'unité, mais pas que dans l'unité entre OS. Il faut travailler, si on parle de la concurrence, dans l'unité pour essayer d'avancer, pour essayer de bâtir un truc qui fasse un peu consensus pour apparaître comme les meilleurs. Moi, je suis un doux rêveur, comme le dit Monsieur WATTEBLED, mais je rêve quand même qu'on arrive à un moment donné à sauvegarder l'essentiel et s'occuper des gens dont nous avons la responsabilité, nous, en tant que direction, représentants de l'employeur, et vous en tant que représentants du personnel et de leurs intérêts. C'est peut-être un vœu pieux, en tout cas, ne comptez pas sur moi pour abandonner ce projet. Les actionnaires, c'est l'État. Je rappelle que la SNCF est 100 % publique. Quand la SNCF gagne de l'argent, le modèle qui a été monté par l'État et la loi de 2018 – d'ailleurs ce modèle est vertueux également pour l'infrastructure, pour la partie réseau – c'est que s'il y a des marges, du fric qui est dégagé, il y a une partie de cet argent qui va pour le réseau parce nous considérons, en tout cas l'État français, les Français qui votent à un moment donné, considèrent que ce qui est bien pour le réseau est bien pour la SNCF partie voyageurs maintenant ou même des concurrents. En effet, finalement, on voit bien qu'un certain nombre de difficultés qu'on a également sur cette région sont liées à l'état de l'infrastructure donc tout cela est plutôt vertueux. Donc l'argent gagné par la SNCF, excusez-moi de le rappeler, il n'engraisse pas des fonds de pension américains. C'est de l'argent public

qui ressort à des investissements, pour la plupart, publics. D'ailleurs, nous pensons que, demain, quand il y aura ouverture de la concurrence, et si malheureusement nous n'étions pas retenus dans un des lots et que nous le perdions, pour des raisons économiques admettons, parce que l'on considère qu'on est super, mais que les autres proposent la même chose, mais que c'est un tout petit peu moins cher, je ne pense pas que les hommes ou les femmes politiques régionales diront : « c'est de l'argent que je garde pour moi », non, ils vont le redistribuer automatiquement pour améliorer le service, pour faire des choses. Finalement, leur intérêt c'est aussi de satisfaire le plus grand nombre d'utilisateurs. L'argent dégagé par les entreprises ferroviaires revient en grande partie au ferroviaire finalement. En tout cas, c'est l'esprit de la loi de 2018. Je ne suis pas le porte-parole du gouvernement, mais c'est comme ça que c'est prévu en tout état de cause. L'EAS, on a un sujet sur l'EAS, ça a été évoqué, ça va être traité dans une CSSCT. Je l'ai entendu tout à l'heure. On a une DCI qui date de plusieurs années sur le Nord-Pas-de-Calais qui prévoit qu'en cas de situation exceptionnelle, on demande à un conducteur « ton train, finalement pour x raisons, il n'y a pas de contrôleur, il va partir » - si toutes les conditions sont remplies, le matériel, la ligne... bien évidemment -, qu'on en parle au conducteur et qu'il y ait quand même un accord de principe de sa part. C'est une concertation, on va dire imposée. Cela faisait l'objet d'une vieille DCI, je pense que c'était du temps de l'ancien DET. Moi, une fois que j'ai été mis au courant de ce sujet-là, j'ai indiqué, parce qu'il y a des règles de droit là encore, quand on veut changer quelque chose alors qu'on avait à un moment donné un écrit, un engagement, un usage, un accord, il y a ce qu'on appelle une règle de « on s'en reparle, on revisite le truc » et ça s'appelle une dénonciation. Ça ne vous a pas échappé qu'on a procédé à plusieurs dénonciations quand il y a des choses comme ça qui aujourd'hui ne sont plus... voilà. Je n'ai pas rediscuté avec Rémi PANNIER précisément, mais je pense que le point qui est mis à l'ordre du jour touche la manière dont nous voulons, aujourd'hui, harmoniser le recours à l'EAS opérationnel entre la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais parce que cette manière n'est pas harmonisée, je me trompe ou pas ?

M. VERHAEGHE, Directeur production

Sur Picardie en fait il y avait deux conventions à l'origine, on était sur deux conventions. Donc ce qui s'appliquait au Nord ne s'appliquait pas de la même manière au Sud. Sur Paris-Beauvais, les trains roulaient déjà en EAS. En fait, sur le Nord, c'est vrai qu'à l'époque il y avait eu cette procédure mise en place, mais maintenant la convention est unique, c'est ça l'objet. L'objet c'est qu'on a réuni en une seule convention avec l'AO et sera décidé de faire la même chose, d'harmoniser les choses donc il n'y aura pas cette demande qui sera faite sur le... L'idée c'est de ne pas faire la même demande au Nord, au Nord et au Sud d'avoir la même chose.

M. ROTOLO, RS CGT

On a compris le fond.

M. RABIER, Président

En résumé, il y a une convention unique, il y a une région unique aujourd'hui, le recours à l'EAS doit être harmonisé et ce n'est pas le cas aujourd'hui.

M. PLATEAUX, SUD-Rail

Je voulais juste intervenir par rapport à l'EAS sur la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais. Comment pouvez-vous nous expliquer qu'au COP il y ait une différence de fonctionnement entre les conducteurs du Nord-Pas-de-Calais et les conducteurs picards ? Comment pouvez-vous nous expliquer qu'il y a des notes de service qui expliquent que quand un train doit rouler EAS...

M. RABIER, Président

C'est l'objet de la veille DCI que j'évoquais tout à l'heure.

M. PLATEAUX, SUD-Rail

On prend le contrôleur picard pour le mettre sur le train du Nord-Pas-de-Calais parce que l'ADC picard roulera en EAS. Expliquez-moi un peu, ce n'est pas une discrimination pour vous ça ?

M. VERHAEGHE, Directeur production

Ça, ça a été redressé, c'est quelque chose que vous ne devez plus avoir actuellement.

M. FOSSIER, CFDT

J'ai deux cas. On a enlevé un contrôleur en cours de route à l'ADC sans l'aviser pour les mettre sur un train Nord-Pas-de-Calais. Vous rigolez quand vous dites que c'est normalisé...

M. VERHAEGHE, Directeur production

Non, pour moi, ça n'a pas lieu d'être.

M. FOSSIER, CFDT

Il y a encore des notes de service.

M. VERHAEGHE, Directeur production

La note de service, moi je ne la connais pas.

M. FOSSIER, CFDT

À mon avis il y a eu des fuites là-haut, je n'ai pas réussi à l'avoir.

M. RABIER, Président

On n'éludera pas le sujet, Monsieur MARTEL sera là le mois prochain. On vous donnera le graphique d'octobre, novembre, décembre. En avril, on vous donnera le graphique de janvier, février et mars puisqu'on a pris cet engagement. On aura donc des débats sur des chiffres et on ne discutera pas dans le vide.

M. PLATEAUX, SUD-Rail

Aurons-nous les détails des trains AES entre les Picards et le Nord-Pas-de-Calais ? Là, je ne pense pas. On va avoir un graphique global, mais on ne nous dira pas qu'il y a autant de trains AES sur la Picardie que dans le Nord-Pas-de-Calais.

M. RABIER, Président

Je vais voir avec Florent MARTEL jusqu'à quel niveau de détail il veut aller, mais je n'en sais rien à l'instant T. Monsieur ROTOLO, Monsieur FOSSIER, Monsieur LAMBERT.

M. ROTOLO, RS CGT

Je voudrais quand même revenir sur la base de la question. Les procédures pour l'EAS, certes on pourrait les aborder, mais je crois qu'on avait surtout mis en avant les sous-effectifs chez les ASCT. J'aimerais qu'on revienne là-dessus. C'est là le problème, ce n'est pas l'EAS. S'il y avait des ASCT en nombre suffisant, il n'y aurait pas d'EAS inopinés donc revenons sur la base de la question : les sous effectifs chez les ASCT. Comment est-ce que cela va être réglé ?

M. FOSSIER, CFDT

Je vais vous donner une date et un exemple. Le 19 février, un train s'arrête, un arrêt voyageurs en gare de Rang-du-Fliers et on lui prend son contrôleur pour le mettre sur un train Nord-Pas-de-Calais. Il voit son contrôleur partir avec ses affaires et monter dans un autre train, il s'inquiète quand même parce que c'est en cours de route. Il y a l'AUM. Voulez-vous que je vous rappelle les différents cycles de l'AUM en cours de route, en cas d'incident, si on doit perdre son contrôleur ? Là, je peux vous donner cinq changements sur le mois de février. Ce n'est pas une utopie quand le collègue dit qu'on enlève les contrôleurs des trains picards pour les mettre sur les trains Nord-Pas-de-Calais. À un moment, on va faire la même chose que le collègue de FO, il n'y a pas de sous-cheminots parce qu'on est picard. Attendez, il n'y a pas de sous-cheminot parce qu'on est picard.

M. RABIER, Président

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Sur la CCN, vous avez fait du bashing OS non-signataires. D'ailleurs, on se rejoint quelque part sur un point, c'est sur les dénonciations. Nous, on dénonce des accords low cost, vous, vous dénoncez des accords qui ont été utilisés et faits avec les cheminots pour le service des cheminots. Vous en avez dénoncé bien plus que nous on a dénoncé d'accords. Ça, c'est juste un parallèle. Nous, à la CGT, on assume d'avoir dénoncé cet accord parce que c'est, pour nous, une CCN low cost. Déroulements de carrières contraints, classification des emplois opaque et subjective, nous on est pour la méthode Parodi. Cette méthode, elle explique finement et elle détaille finement le métier. Par exemple, les diplômés non reconnus, le travail de nuit et de week-end, des propositions qui sont indigestes et puis des salaires d'un très bas niveau. Pour toutes ces raisons, on considère que ce serait un abaissement des conditions sociales et c'est tout légitime qu'on ait dénoncé cet accord de CCN. Sur la concurrence, la question qu'on vous pose depuis très longtemps c'est : vous allez vous positionner, la réponse est toujours oui, mais vous n'avez pas précisé, toujours pas, avec qui, le groupe ou TER. Il faudrait qu'on sache enfin avec quoi vous allez vous positionner. Puis, sur le DA, les camarades de la CGT vous ont expliqué pourquoi il y avait un peu plus de DA, quoi qu'il n'y en avait peut-être même pas plus parce que maintenant ils sont centralisés étant donné qu'il n'y a plus qu'une instance, plus de CH, ça a été dit, plus de DP, ça a été dit, un territoire élargi avec six fois moins

d'élus et puis des directions d'établissements et je pense que c'est là où le bât blesse. Des directions d'établissements qui font un peu ce qu'elles veulent, elles sont un peu autonomes. Ce qui fait que, derrière, qu'est-ce qu'on a comme recours ? On n'a pas de discussion avec eux. Je vous ai encore appelé hier sur un sujet matériel. Il n'y a plus de discussion ou alors c'est très compliqué et puis on avance, on avance, que nous reste-t-il derrière ? Monsieur HOUEL l'a dit, il ne nous reste plus grand-chose. Et puis on a des agents qui viennent pleurer, qui viennent nous expliquer, pleurer dans le vrai sens du terme "pleurer". Ils ne savent plus quoi faire les agents quand ils sont sur le terrain et désarmés face à une direction qui avance. Que nous reste-t-il ? On sent bien qu'il y a un problème de fond avec cette politique d'entreprise à marche forcée. Il nous reste un élément qui n'a pas encore été supprimé par le gouvernement rétrograde : le droit d'alerte. Parce qu'on vous alerte d'un malaise des cheminots, un malaise un peu psychique, un peu psychologique. D'ailleurs, je me félicite que le Docteur VASSEUR soit là parce que je pense qu'il doit recevoir les mêmes agents que nous. Lors des visites, les agents s'épanchent un peu sur leurs conditions de travail, leurs conditions sociales et puis leur avenir un peu sombre.

M. RABIER, Président

Monsieur HOUEL, Monsieur LAMBERT et Madame MAHIEUX après.

M. HOUEL, CGT

Sur mon DA, non pas abusif, mais non approprié, je veux parler un petit peu de la communication de la direction au sujet de ce virus. Suite au DA, on a tous reçu une communication interne disant... je ne sais plus, il y avait une dizaine de points, dont le sixième qui expliquait comment on pouvait se protéger et dans lequel vous écrivez que, pour les personnes non malades, le port de ce type de masques n'est pas recommandé et son efficacité n'est pas démontré. On vous fait confiance nous. Hier, on reçoit un temps réel n°16. Là on rigole parce qu'on nous dit qu'on va nous distribuer des masques pour être protégés. Je voudrais donc savoir ce que je fais du masque. Je le fous à la poubelle, je le fous sur ma bouche, je le mets sur mes fesses, où je le mets ? Si le 28 janvier le masque est jugé non approprié, il doit encore l'être aujourd'hui. D'ailleurs, les médias n'arrêtent pas de le dire, ça ne sert à rien pour une personne non contaminée de porter le masque. Autre chose, ça me rappelle aussi un petit peu le nuage radioactif de Tchernobyl parce que, c'est hors de notre périmètre, mais pour les TGV Paris-Lyon-Milan, on va faire une relève de personnel à la frontière comme si le virus allait stopper à Vintimille, il va dire « coucou, je suis en France, je me stoppe là ». Ça me laisse un peu perplexe et je me dis que la communication de la boîte est loin d'être pertinente.

M. RABIER, Président

Monsieur LAMBERT, Madame MAHIEUX et je répondrai sur le coronavirus notamment.

M. LAMBERT, SUD-Rail

J'ai oublié de vous dire tout à l'heure que ce qu'on voulait ce n'est pas un point dans le point production sur le REX AUM et SA 2020. On veut un vrai débat sur les sujets. Nous, on a fait des remontées, j'entends Xavier faire d'autres remontées, il serait malhonnête de dire que les remontées qu'on a représentent une grosse partie des cheminots. On n'a pas encore eu le temps de tous les croiser. En revanche, les

premiers retours qu'on a, effectivement, sont très négatifs. Si vous ne voulez pas que ça dégénère en DCI ou des choses comme ça, pour parler très clairement comme à mon habitude, je pense qu'il faut vraiment que vous fassiez ce travail de REX. Quand vous dites que vous avez un travail de fin janvier, c'est un peu long. Que vous me disiez non, à partir du 5 décembre, OK, mais fin janvier. Le mois aussi c'est pour nous laisser le temps à nous aussi d'aller voir l'ensemble des cheminots sur le périmètre avec nos moyens et de venir ici avec vraiment des billes sur un retour AUM et SA 2020. Ce qu'on veut, et si le secrétaire en est d'accord, c'est qu'il y ait vraiment des points inscrits à l'ordre du jour et qu'on ait un vrai débat de fond, ici, dans cette instance. Sinon, on va tous partir sur des DCI avec des problématiques ciblées, locales. Nous, ce qu'on veut c'est un vrai débat de fond sur les conséquences de la mise en place SA 2020, sur les conséquences de la mise en place de l'AUM. Les premiers retours qu'on a sont négatifs et on espère avoir le plus de retours possibles afin de venir avec un bilan le plus exhaustif possible le mois prochain.

M. RABIER, Président

Madame MAHIEUX.

Mme MAHIEUX, CGT

Oui Monsieur RABIER, je vais essayer de ne pas être trop véhémence, je vais essayer d'être sage. Vous déplorez qu'aujourd'hui les élus ne vous parlent plus qu'à coup de DCI et de droits d'alerte. Je vais vous relancer la perche que j'ai déjà lancée il y a quelques mois de cela, que j'ai lancée hier à Monsieur HOUEN. Par exemple, le droit d'alerte de Longueau, ne pensez-vous pas que les risques que nous avons identifiés, vous les aviez identifiés tout autant que nous. Vous avez décidé de faire une étude FOH. Si vous aviez décidé de prendre les outils que vous avez à votre disposition sur l'évaluation des risques professionnels et que vous aviez décidé de nous associer dans cette démarche, le droit d'alerte vous ne l'auriez pas eu. Je vous rappelle que depuis que le CSE est en place, donc un an maintenant, au niveau de la CSSCT service, aucune inspection commune préalable n'a été faite. Ça veut dire que, ensemble, nous n'allons jamais sur le terrain à la rencontre des cheminots et des problèmes qui peuvent finalement exister. Aucune mesure de prévention, on ne peut pas vous les proposer puisqu'on n'y va pas. Vous vous privez de ça, vous nous privez de ça aussi puisque cela fait partie de nos prérogatives. Moi, je vous dis, prenez les outils que vous avez, qui vous appartiennent, le RH 805 c'est à vous, il est à la disposition du DET et on répondra favorablement à toute invitation qui va en ce sens, bien évidemment. Et puis, quand vous aurez ça, peut-être qu'on arrêtera de se parler à coups de droits d'alerte et à coups de DCI comme vous le dites. Par contre, c'est pareil, vous voyez, on vous demande une enquête... par exemple hier, finalement le DA, on s'est demandé si on n'allait pas le déposer sur l'ensemble des Hauts-de-France. Ça aurait été largement pertinent sur l'AUM. Après, quand on va un petit peu plus loin dans la réflexion, faire une enquête, et pour vous et pour nous, sur l'ensemble des Hauts-de-France, c'est très compliqué dans une urgence. Nous, on s'est dit qu'on allait le déposer sur Longueau, on fera une enquête ensuite et on ira identifier les risques sur l'ensemble du périmètre et finalement tout ce qu'on nous répond c'est : on va se rapprocher du président pour savoir si l'enquête est bien pertinente. Comment sur un problème de sécurité, tel qu'il a été défini sur Longueau et tel que les risques ont été définis par les élus et par la CSSCT hier, comment peut-on nous répondre qu'il y aurait même un doute sur la pertinence de cette enquête ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Simplement pour compléter ce que Laetitia disait, je réitère la demande d'il y a plus d'un an maintenant de recevoir le périmètre de la CSSCT service sur les Hauts-de-France. Je sais que ça vous fait sourire parce que je vous en ai parlé il y a presque un an, Monsieur RABIER. À l'époque on m'a dit : « tu retires les dépôts, tu retires le matériel et tu auras le périmètre ». Je suis désolée, mais ce n'est pas à moi de le faire donc j'aimerais bien avoir tous les lieux sur lesquels on est habilité à prendre des mesures, donc toutes les gares avec le nombre d'agents par gare sur le périmètre de la CSSCT service. Je pense que, je ne vais pas m'avancer pour les autres, je vais peut-être laisser Marc en tant que référent, mais que les autres CSSCT ont aussi leur périmètre bien défini. Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Un mot sur le Coronavirus qui est un dossier bien évidemment qui touche l'ensemble des Français, l'ensemble des salariés de la SNCF et bien évidemment ceux de notre périmètre. La SNCF n'est pas l'autorité sanitaire en France, heureusement. Ce n'est pas nos compétences. On s'inscrit - vous le savez, ça a été rappelé dans plusieurs temps réels, dont un qui est sorti aujourd'hui - bien évidemment au plan gouvernemental. Il y a, dans les référentiels internes de l'entreprise, déjà les cas prévus qu'on appelle de pandémie. Potentiellement, c'est bien cela qui est en questionnement par rapport à ce virus. On a déjà connu ça par le passé. Il y a une dizaine d'années, on était sur une situation un peu similaire. On ne peut pas empêcher, et je ne peux pas critiquer cela bien évidemment, un fort questionnement, une inquiétude... Ça, je l'ai admis volontiers, Monsieur HOUEL, Monsieur WARTELLE, quand on en a parlé. C'est plutôt, ce que je critique, j'assume mes propos, ce que je critique c'est la forme que cela prend, c'est-à-dire la manière dont on discute des sujets. Je rejoins en ça l'expression de Madame MAHIEUX, si on n'arrive pas à travailler les sujets de fond d'une autre manière que ce qu'on fait, je vous le dis, je vous le dis avec mes tripes, on a du souci à se faire par rapport aux vrais enjeux que nous avons et qui sont devant nous. Voilà, c'est tout ce que je dis. On est englué dans un mode de fonctionnement, ça a été rappelé par d'autres personnes autour de la table, si on ne le revisite pas collectivement, et je prends ma part, je ne dis pas que vous ne faites pas ce qu'il faut et que nous on est parfait, ce n'est pas ça que je dis, je dis que si collectivement on ne revisite pas nos manières de faire, on a du souci à se faire. Voilà, je le dis avec franchise. En effet, je trouve qu'on dénature parfois les DCI, les machins, les droits d'alerte, on s'en sert maintenant pour parler. C'est comme si : je t'envoie un SMS parce que tu ne me réponds jamais. C'est comme cette manière de faire dans l'entreprise aujourd'hui, ce n'est pas avec vous, c'est parfois entre collègues, on met en copie 50 000 personnes pour être sûr qu'à un moment donné... voilà. Ce n'est plus possible de travailler comme cela. Il faut qu'on remette de la sérénité et un peu de confiance dans la manière de s'exprimer entre nous et de traiter nos sujets. Pour finir sur le Coronavirus, et je profite du médecin qui pourra compléter, il y a quatre niveaux possibles qui existent. On n'en est qu'au niveau 1. Cela fait l'objet d'un questionnement aussi de Madame BOUKREDIA. On n'en est qu'au niveau 1 où on est en train de se préparer, on commande un certain nombre de masques, de gels... et dans le niveau 1 on rappelle des choses de bon sens qui sont affichées, des vérifications... Pour l'instant, on se prépare, logistique. Ce n'est pas si simple parce qu'on a des difficultés de

commande, parce que tout le monde fait cela en France, vous l'avez bien compris. On a ensuite, et préalablement à tout cela, décidé au plus haut niveau de l'entreprise d'une équipe dédiée complètement là-dessus en relation avec toutes les sociétés de l'entreprise maintenant et avec le gouvernement. Il n'y a pas à prendre de mesures locales. On n'a pas localement à dire « nous, on va prendre cette disposition-là parce qu'elle nous paraît logique et intéressante ». On n'est pas compétent, il faut bien qu'on se mette cela en tête, ni vous ni moi, on n'est pas des experts. Il y a des gens qui s'occupent de cette affaire et on suit les directives conformément à ce qui va être décidé par l'État. On a déjà fait comme cela il y a dix ans, on va refaire comme cela. On est donc dans une phase de préparation d'échelles supplémentaires, de niveaux supplémentaires de mise en œuvre. C'est un peu comme Vigipirate, il y a des niveaux, aujourd'hui on en est au niveau 1. On ne peut pas empêcher les gens de s'inquiéter, on ne peut pas empêcher les rumeurs de courir, on ne peut pas empêcher, en Lombardie, en machin, il se passe des choses. Aujourd'hui, le virus, c'est compliqué de savoir quel est le porteur zéro. On en est là, on n'a pas spécifiquement, à cette heure, à démultiplier des actions qui ne sont pas demandées. Je laisse la parole quand même au docteur pour qu'il puisse compléter si toutefois il veut compléter.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Simplement pour dire que c'est la Direction générale de la santé et les ARS qui gèrent le problème. Nous avons un médecin référent, qui est Docteur CANCRE, qui s'occupe de tout ce qui est infectieux et nous avons des informations plusieurs fois par jour et qui évoluent en permanence.

M. RABIER, Président

Pour clôturer sur le sujet, Madame BOUKREDIA vous vouliez intervenir là-dessus, ou Madame BASSEZ avant.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je voulais simplement apporter une information, il y a un droit d'alerte au niveau national qui a été déposé par une organisation syndicale.

M. RABIER, Président

Aujourd'hui ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Aujourd'hui.

M. RABIER, Président

Madame BASSEZ, Madame BOUKREDIA.

Mme BASSEZ, CGT

On est en niveau 1 de l'alerte, d'accord. Je pensais avoir des réponses aujourd'hui d'après les appels que j'avais eus ces derniers jours. Quelles dispositions seront prises par la suite ? On a bien compris que vous ne prenez pas les décisions vous-mêmes... que vous attendiez le feu vert et les consignes au niveau de l'Etat... et au niveau de la direction nationale, on l'a bien compris. Par contre, quand même, les agents se posent beaucoup de questions, les agents nous posent beaucoup de questions qui sont pertinentes et parfois moins. Il y a quand même une psychose qui

est en train de s'installer dans tout le pays. En laissant les gens sans réponse, vous laissez s'installer la psychose. Monsieur RABIER, vous dites que nous ne sommes pas compétents localement. On n'est pas compétent localement, pourtant, heureusement que localement on a parfois des gens qui sont compétents quand même. Comment expliquer qu'en début de semaine on soit obligé d'alerter les directions des UO parce qu'il n'y a même plus un flacon hydroalcoolique à disposition. Je vous rappelle qu'il n'y a pas que le Coronavirus, on est en pleine période d'épidémie de grippe, la grippe saisonnière qui fait environ 10 000 morts en France par an, il y a aussi les gastro-entérites. Il est prévu, par exemple, pour les ASCT qui n'ont pas la possibilité de se laver les mains régulièrement dans le train, qui évoluent dans un environnement quand même assez chargé en virus, en bactéries... il n'y a même plus un flacon alors que c'est prévu. Comment cela se fait-il ? Parce qu'il y a eu des réorganisations. Certains responsables d'équipe ne savaient même où ils pouvaient s'approvisionner en gels et que la compétence leur revient d'un coup. Vous voyez un petit peu la portée. La croix et la bannière pour commander un bidon de gel hydroalcoolique, où en est-on ? On en est là. Là, après on vient nous parler d'une hypothétique pandémie, cela pose question sur le traitement. Ça me fait penser, par exemple, à l'épisode de fortes chaleurs, des heures d'appel au téléphone, un droit d'alerte, pour pouvoir avoir des bouteilles d'eau. Vous vous rendez compte, un droit d'alerte pour avoir des bouteilles d'eau en période de fortes chaleurs. C'est pareil, est-il pertinent ce droit d'alerte là ? Je m'en serais bien passée. Voilà, on n'est pas compétent localement, vous, pour prendre les décisions. Quelles sont les dispositions qui vont être prises ? On est en niveau d'alerte 1, peut-être qu'on va passer dans quelques heures en niveau d'alerte 2, on n'en sait rien, on ne sait pas, on ne sait pas quand ça va tomber. J'ose espérer quand même que le plan est prêt puisqu'apparemment il y a des kits qui ont été commandés... que tout est prêt. Sauf que, en mettant les agents au courant à la dernière minute, vous allez créer de la psychose.

M. RABIER, Président

Il y avait Madame BOUKREDIA sur ce sujet.

Mme BOUKREDIA, CGT

Monsieur RABIER, vous disiez tout à l'heure que le droit d'alerte était abusif.

M. RABIER, Président

Non.

Mme BOUKREDIA, CGT

De ce que mes collègues me font remonter depuis le début de l'épidémie et de sa médiatisation, ce n'est pas abusif qu'on vous alerte et qu'on vous demande des mesures de prévention. D'autre part, effectivement hier j'ai alerté le chef de secteur du « Y » puisqu'on est dans le département de l'Oise et que deux cas ont été relevés sur l'Oise dont un qui est décédé hier. Donc j'ai été, comme beaucoup d'entre nous, extrêmement sollicitée par mes collègues. J'ai des collègues qui ont des pathologies lourdes, très graves, et qui viennent quand même au travail parce qu'ils veulent maintenir leur salaire et leurs conditions de vie, avoir un lien social, donc avoir une utilité pour l'entreprise. Là, moi je suis incapable de leur dire comment l'entreprise les protège. D'un côté, ils sont reçus par leur DPX pendant leurs entretiens pour dire

« pas trop d'arrêts maladie, il va falloir quand même que tu fasses un effort » et de l'autre côté, on nous dit « on ne sait pas comment on va faire pour prévenir les risques ». Donc les agents ont certaines solutions qui sont adaptables en fonctions des métiers, qu'on soit sédentaire derrière un guichet ou alors agent d'escale ou ASCT et c'est pareil pour les métiers de la conduite parce qu'on a aussi récupéré sur le secteur « Y », le secteur conduite donc on a aussi beaucoup d'interpellations de la part des conducteurs et de tous les autres métiers. Effectivement, en ne répondant pas et en ne donnant pas des solutions, même des étapes qui vont avoir lieu, vous êtes en train, je rejoins Delphine, de créer de la psychose. La psychose est au niveau national, mais moi je vois les retours que j'ai de mes collègues, on se pose la question : demain, si je suis contaminé, que je dois rester 14 jours en confinement, comment suis-je considéré par l'entreprise ? Ça aussi c'est une réponse qu'il faut quand même leur donner. Au niveau de Creil, par exemple, on ne nous a absolument rien donné comme informations. Ce matin je suis passée en gare de Creil, j'ai regardé la fiche « réflexes », il faut la changer Monsieur RABIER, elle n'est plus adaptée. Le terreau du virus n'est plus uniquement en Chine, il touche plus de 40 pays et il est en France. Donc à un moment donné, vous ne pouvez pas, en plus, laisser des documents qui ne sont pas bons. Il faut donner de l'information aux dirigeants parce qu'ils ne savent pas comment répondre à leurs agents. Je vous le redis encore une fois, vous portez la responsabilité par rapport aux agents qui ont des maladies lourdes, qui viennent au travail quand même et qui ont peur d'aggraver leur situation. On a aussi des agents qui ont des gens malades autour d'eux, des gens qui ont de graves maladies aussi, des enfants qui ont des immunités déficientes, je vous l'ai mis dans le mail d'hier, donc il va falloir aussi répondre à ces gens-là. Quand ils viennent travailler, ils n'ont pas envie de repartir avec le virus, je sais ce que vous allez me dire, vous allez me parler de la grippe. Sauf que là il y a un facteur aggravant, donc que fait l'entreprise ? Effectivement, les gels hydroalcooliques il n'y en a pas partout et il n'y en a peut-être pas suffisamment. Du savon antibactérien dans les toilettes, dans les cuisines, dans tous les chantiers, il n'y en a pas forcément, c'est du simple savon. Peut-être que le médecin nous dira que ça suffit, mais en tous les cas, psychologiquement pour les agents, on en a fait la demande ce matin, c'est d'avoir du savon antibactérien en plus du gel. Peuvent-ils travailler avec des gants ? Nous, les vendeurs, les ASCT, nous manipulons de l'argent, des cartes bleues, des chèques, des papiers, que les usagers nous donnent. Donc que fait-on ? Peut-on mettre des gants ? Si on porte le masque, parce qu'on est contaminé, pas contaminé. Du coup, est-ce qu'on ne fait pas peur l'utilisateur qui vient ? Nous, on a des usagers qui portent le masque. Ils portent le masque lorsqu'ils viennent au guichet et lorsqu'ils sont dans les trains. Que fait-on et quelle communication aussi faites-vous à destination des usagers ? Ça aussi, c'est important. Quand les agents n'ont pas eux, déjà, d'information, ils ont déjà des difficultés à répondre aux usagers et les usagers, que met-on en place dans l'entreprise ? Quand vous faites le plan canicule, vous mettez qu'il faut s'hydrater... Là, il n'y a rien à destination des usagers. Pourtant, c'est un sujet qui est national. Le transport de voyageurs c'est celui qui véhicule le plus les virus. À un moment donné, je vous le redis encore une fois, vous avez la responsabilité de répondre et vous avez la responsabilité de prendre des mesures de prévention qui vont d'abord rassurer les agents, mais également d'éviter justement une propagation. Vous n'êtes pas médecin, moi non plus, mais en tout cas, moi j'ai

des collègues qui sont malades et qui ont besoin d'être sereins pour aller travailler et ne pas ramener quelque chose chez eux ou alors être encore plus gravement malade.

M. RABIER, Président

Monsieur WATTEBLED et Monsieur SMAGHUE et je vais répondre sur ce sujet du Coronavirus.

M. WATTEBLED, CGT

Très court. 27 janvier, c'était le dépôt du droit d'alerte. À défaut d'être abusif, Monsieur HOUEL était visionnaire. On aurait pu au moins traiter le sujet avec moins de dédain ou moins d'énervement. Là, vous êtes en train d'acheter des gels hydroalcooliques, vous êtes en train d'acheter des masques qui ne seront pas livrés parce qu'il est un peu tard. Juste un petit constat, votre intervention sur les DA un peu trop nombreux ou, on l'a compris, un peu abusifs, celui-là il est un peu visionnaire.

M. SMAGHUE, CGT

J'ai une question, cela relève plus de l'ancien CHSCT. Justement pour avoir participé à plusieurs épidémies, je me tourne davantage vers le docteur, je me pose des questions toutes simples : comment le virus se transmet-il ? Combien de temps vit-il en dehors d'un corps ? Peut-il tenir sur une housse ou sur un accoudoir et si oui, combien de temps ? Quelles sont méthodes de transmission, par le toucher, par la respiration ? Ce sont des questions plus médicales.

M. RABIER, Président

Votre question, Monsieur SMAGHUE, est très précise, le médecin va y répondre. Mais, avant toute chose, j'aimerais revenir sur les interventions de Madame BASSEZ et de Madame BOUKREDIA. Les sujets de gels, ce que j'appelle moi des mesures de bon sens notamment dans la période hivernale que vous évoquez, avec ces phénomènes de grippe... On est dans le niveau 1 là, il n'y a rien de nouveau sur le gel. Il n'y a pas d'obligations. D'ailleurs, dans le plan, il n'y a pas d'obligations, mais c'est plutôt recommandé. D'ailleurs, à titre personnel, beaucoup d'entre nous ont parfois du gel... Qu'on dote les contrôleurs d'un gel, je trouve que c'est plutôt du bon sens et intelligent. Après, le sujet pourquoi on n'a pas bien fait, avec les réorganisations on n'est pas prêt, dont acte, mais ce n'est pas une mesure, aujourd'hui, dans le plan, qualifiée d'absolument nécessaire, obligatoire. C'est d'autres niveaux qui disent cela. C'est très intelligent de faire ça, notamment par rapport aux autres virus plus classiques. Je reviens sur le sujet de la responsabilité. Je ne peux pas vous rejoindre, Madame BOUKREDIA, la direction de l'entreprise n'est pas responsable du virus Covid-19. On va se dire franchement la chose, on n'est pas responsable de tous les maux qui peuvent arriver aux Français, aux voyageurs et aux cheminots. Quand je dis mesures locales, on ne va pas inventer ici ou là, en Hauts-de-France ou en PACA, des choses qui ne sont pas demandées par les experts et le gouvernement. C'est ça que j'ai voulu dire quand je parlais de mesures locales. Mesure locale d'acheter du gel, bien sûr, mais je ne parlais pas de ça. Il faut qu'on remette de la méthode dans cette affaire, la méthode c'est : on applique un plan, on se prépare au plan, on est en train de faire les commandes. Il a raison Xavier WATTEBLED, on n'a pas encore tout ce qu'il nous faut en masques parce que tout le monde commande des masques dans toutes les entreprises... On se prépare... vous posez plein de questions. Les voyageurs, que leur dit-on ? Les salariés, les

collègues... et moi qu'est-ce que je leur dis ? J'ai envie de vous dire, ma femme et mes enfants m'ont posé plein de questions hier soir, je leur dis qu'aujourd'hui c'est un virus et qu'on n'a pas la solution. Il n'y a pas de vaccin, oui on en est là. Ce n'est pas comme la grippe. Il faut qu'on accepte de vivre dans un monde où on ne sait pas tout, en tout cas à l'heure H où je vous parle et sur ce virus-là. Si on le savait, le médecin en chef en Chine qui en est mort et qui était au cœur, a priori, du début de l'épidémie, il aurait trouvé la solution. Il faut qu'on accepte l'idée qu'on ne sait pas tout, mais qu'on prend des mesures de prévention de manière ordonnée, décidées par des autorités que nous ne sommes pas. Cependant, si d'aventure quelqu'un était en provenance d'une zone – les zones ont évolué, vous avez raison, nos fiches réflexes ont été faites à un moment donné et puis ça bouge, tous les jours ça bouge, le médecin vient de le dire – et qu'il nous dit, moi je crains d'avoir potentiellement... je ne sais pas bien, j'ai des symptômes... il y a des mesures qui sont prises, notamment qui tendent à mettre les gens en quarantaine, en tout cas dans une forme d'isolement où ils sont en contact avec le moins de personnes possibles. Il y a d'ailleurs des centres en France, vous le savez, en Normandie ou je ne sais pas où. Si ça devait arriver à un cheminot, on a des cas en France, on a des cas en France de gens qui sont venus d'Italie, qui sont venus de Chine... suite à des voyages personnels. Ils sont en quarantaine. Je vous rassure, les règlements internes de la SNCF, qui existent déjà depuis longtemps, prévoient qu'ils soient payés. Il n'y a pas de problème là-dessus, le sujet n'est pas là. Le sujet c'est : comment tout cela s'organise, comment on détecte le truc et comment répondre. Il faut qu'on accepte l'idée qu'on n'a pas des réponses à tout concernant ce type de sujets, en tout cas à l'instant T. Nous, on a une responsabilité de prévenir, d'organiser et de suivre un plan et de s'y préparer. C'est vraiment la phase dans laquelle nous sommes aujourd'hui. Il y a un droit d'alerte national, très bien on verra s'il y a des nouveautés intéressantes qui pourront se décliner chez nous. Je n'ai pas dit que c'était inutile de discuter avec des représentants du personnel. Quand Monsieur HOUEL et Monsieur WARTELE viennent me voir en disant « on a un sujet, avec le droit d'alerte, il y a plein de gens qui nous posent des questions » et tout cela est très bien relayé par Madame BOUKREDIA, je dis qu'il y a une manière, parfois autre, de pouvoir discuter de certains sujets d'ampleur large, c'est tout. Trois heures de discussion, je n'étais pas en colère, d'ailleurs on a discuté normalement avec Monsieur HOUEL, on ne s'est pas tapé dessus, au contraire. On a simplement partagé un constat à la fin : il nous manque énormément d'éléments pour conclure quelque chose, c'est simplement cela, c'est finalement un constat où trois heures après on est frustré, lui comme moi, sur que fait-on de tout cela, on attend, on ne sait pas. On en est, j'ai envie de vous dire, à un point qui est toujours un peu identique si ce n'est qu'il y a une certaine propagation du virus dans certaines zones de l'Europe aujourd'hui. On a des cas, vous avez cité un cas de quelqu'un qui serait décédé et qui viendrait de l'Oise, oui, on est sur des faits qui sont avérés, mais on n'a pas de réponses à tout si ce n'est qu'on doit suivre un plan assez scrupuleux. Avez-vous des réponses plus techniques à apporter ?

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Pour répondre un petit peu à Monsieur SMAGHUE, au niveau de la transmission, on a évoqué au départ une transmission par les animaux puisque les premiers cas ont été observés en Chine sur un marché. La transmission est respiratoire. Pour répondre à votre question, la survie du virus sur une surface sèche est de quelques heures.

Elle serait plus longue sur une surface humide. Voilà un petit peu ce que l'on peut dire aujourd'hui.

M. RABIER, Président

Avant de donner la parole à Madame BASSEZ, je vais répondre à la question qui est : que fait-on en niveau 2 ? En niveau 2, si c'est décidé, on dotera de kits, qu'on est train de préparer, masques FFP2, masques antiprojections, lingettes, gel hydroalcoolique, complétant les trousse de secours des contrôleurs agents d'escale, agents de vente. Voilà ce qui est prévu en niveau 2, Madame BASSEZ, pour être très concret.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Les cabinets médicaux sont dotés de ces kits aussi pour le personnel soignant.

Mme BASSEZ, CGT

Merci pour l'explication sur le niveau d'alerte. En revanche, combien de niveaux d'alerte existe-t-il ?

M. RABIER, Président

Quatre.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord.

M. RABIER, Président

Le quatrième, j'ai envie de dire qu'on met la France en quarantaine comme on l'a fait dans la ville de Chine. Le quatrième est, de mon point de vue...

Mme BASSEZ, CGT

Je suis quand même étonnée, apparemment on n'a pas tous les mêmes pratiques quand même. Parce que, sur TGV Axe Nord, il y a de la communication qui tombe, chez Thalys il y a de la communication qui tombe avec des consignes claires qui expliquent les symptômes et justement à quoi sert un masque, pas pour se protéger soi, mais pour éventuellement protéger les personnes dans l'environnement d'une personne qui aurait des symptômes... Chez nous, il faut attendre peut-être le niveau 2. J'espère qu'avec le kit il y a aura aussi une consigne qui sera claire parce qu'aujourd'hui, encore une fois je le redis, vous laissez place à tous les fantasmes sur les hypothétiques... voilà. On a quand même des agents qui appellent pour demander ce qu'ils doivent faire s'ils voient quelqu'un qui a le Coronavirus. On n'a pas tous le même niveau d'expertise. Vous laissez, encore une fois, s'installer la psychose. Ensuite, pour ce qui est de nouveau, je vais y revenir parce qu'il me semble, pour en avoir parlé avec pas mal de personnels médicaux et notamment des médecins du travail, que le premier moyen de prévention ça reste le lavage de mains. Alors c'est nouveau, oui c'est nouveau et ce n'est pas nouveau. Dans le temps, on n'avait pas besoin, pour les ASCT par exemple, d'avoir du gel hydroalcoolique comme ça sur soi parce qu'on avait de l'eau et du savon dans les rames et qu'on avait le temps de battement pour aller se laver les mains dans les gares. Maintenant on n'a plus le temps et on n'a plus d'eau, on n'a plus de savon. Ça, après, peut-être que le Docteur VASSEUR va me contredire, mais il me semble que ça, c'est trois utilisations maximums, après c'est eau et savon. Mon mari est infirmier donc c'est un peu sa

spécialité. Après trois utilisations, vous allez plutôt coller les bactéries, ça devient poisseux et vous collez les bactéries. Donc il y a peut-être un moment où il faudra quand même que les gens aillent se laver les mains avec de l'eau et du savon et où ça, ça ne suffira pas. Effectivement, il y a les surfaces, comment fait-on sur les mains courantes, on va arriver sur des trucs très concrets. Comment fait-on dans les trains sur les mains courantes ? Normalement, à chaque fois en gros qu'on va toucher une main courante, il faut utiliser du gel, trois maxi. Voilà, je ne sais pas comment on fait. Moi, quand je vous demande d'être précis et de donner des consignes, ça peut partir dans tous les sens, Monsieur RABIER, effectivement. Donc, c'est nouveau, oui et non. C'est nouveau parce que maintenant on a besoin de ça alors qu'avant on pouvait se laver les mains correctement parce que le savon et l'eau ça reste quand même primordial et ça reste quand même le premier moyen de décontaminer. C'est nouveau, oui, par rapport surtout à l'organisation du travail, aux conditions de travail. Par contre, ce qui n'est pas nouveau, c'est que l'approvisionnement depuis quelques années s'est toujours fait, on n'a pas attendu le Coronavirus. Parce qu'effectivement il y a des mesures de prévention qui étaient mises en place pour la grippe saisonnière, contre la gastro-entérite et qu'effectivement on en était arrivé là puisqu'on ne pouvait plus se laver les mains. Par contre, ce qui est nouveau, je vous le redis, c'est qu'à cause des nouvelles réorganisations, de la refonte des UO, aujourd'hui on a donné la charge supplémentaire aux RET de commander eux-mêmes l'approvisionnement, ils viennent de le savoir, puis on se rend compte qu'il n'y a plus de stock nulle part alors qu'avant il y en avait, il y en avait toute l'année. Bizarrement, là, par exemple, ils doivent commander dans un catalogue dédié accord-cadre, sauf que dans le catalogue il n'y en a pas, ce sont des bidons d'un litre. Ça, c'est assez nouveau aussi. Là, ils se débrouillent et ça, c'est de la compétence justement locale. Ils prennent leur carte professionnelle et ils vont en chercher au Leclerc, ils prennent tout le stock, ils vont à la pharmacie et ils prennent tout le stock. Ça, c'est de la compétence locale et ça, c'est de la désorganisation dans l'entreprise. Voilà, si on arrive vraiment en pandémie et si vraiment c'est grave, moi ça m'inquiète.

M. RABIER, Président

Monsieur LAMBERT et Monsieur SMAGHUE pour terminer sur ce dossier-là et on va attaquer l'ordre du jour quand même un petit peu après.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Très vite, moi je ne suis pas un grand spécialiste, en revanche il y a eu une communication à l'Axe Nord qui était quand même assez intéressante et je pense que ce qui a été envoyé à l'Axe Nord est valable pour toute la direction donc ça peut être valable pour le TER Hauts-de-France. Les quatre points d'alerte étaient expliqués en disant qu'on était au niveau 1 et que pour l'instant la responsabilité de l'entreprise était d'être prête à faire face à une augmentation de l'alerte et d'avoir les stocks à disposition dans les annexes, dans les dépôts, dans les gares. Êtes-vous prêts là-dessus ? Par ailleurs, envoyez cette communication à l'ensemble des agents TER Hauts-de-France et j'espère que ça diminuera la psychose. Voilà tout ce que je voulais dire. En tout cas, ça a fonctionné à l'Axe Nord. Depuis qu'ils ont envoyé ce mail, c'est quand même un peu descendu. Il y a toujours des agents qui se posent des questions, mais ça a quand même répondu à certaines craintes donc faites-le aussi pour le TER.

M. RABIER, Président

J'ai pris note de cette demande.

M. ESPINOUSE, CGT

Les forces de l'ordre, sur Paris Nord, que font-elles exactement par rapport au Coronavirus ? C'est simplement une petite question parce qu'en fait, ils nous disent que les forces de l'ordre n'interviendront plus parce qu'elles sont en charge du Coronavirus. Du coup, la sûreté devient un peu relayée parce qu'il y a une intervention qui est très importante sur le Coronavirus.

M. RABIER, Président

Vous me donnez cette information, mais je n'ai pas d'information particulière des forces de police de Paris Nord.

M. ESPINOUSE, CGT

Il y a eu des interventions pour des mineurs et ils ont, encore une fois, dit « non, nous n'interviendrons pas parce que le Coronavirus... ». Ils sont réquisitionnés pour le Coronavirus donc plus de sûreté à bord des trains donc après le travail va être, encore une fois, compliqué par rapport aux agents.

M. RABIER, Président

Ce que je propose, on a un ordre du jour qui est quand même centré sur un certain nombre de désignations aujourd'hui. Normalement, un certain nombre de préparations ont eu lieu avant. J'aimerais que, en accord avec le secrétaire, on puisse procéder à un certain nombre de désignations avant la coupure déjeuner, pendant qu'on est bien tous au complet.

M. SMAGHUE, CGT

Simplement Monsieur le Président, j'attends une réponse. Je vous ai posé deux questions sur le fait de grève et sur le fait des travaux. Je comprends que vous avez fait grève et que vous n'avez pas la réponse en fait.

M. RABIER, Président

Tous les salariés de l'entreprise ont le droit de faire grève. Pour répondre directement, je suis un salarié de l'entreprise comme vous. Je ne suis pas actionnaire de la SNCF. Par ailleurs, il y a eu des cadres qui ont fait grève et un certain nombre, notamment les premiers jours du mouvement social de début décembre. Donc cette grève a mobilisé un certain nombre d'encadrants, chez nous et ailleurs. Tous les chiffres par collègue étaient donnés quasiment tous les jours, en tout cas à chaque fois que l'on faisait des mesures, à l'ensemble des organisations syndicales. Vous avez donc pu voir l'évolution du taux de grève des cadres. Ces chiffres-là sont donnés en totale transparence.

M. SMAGHUE, CGT

C'est un peu vaseux, on ne sait pas où, on ne sait pas qui, on ne sait pas quand.

M. RABIER, Président

On ne va pas vous donner les noms, le droit de grève est un droit individuel. Nous n'avons pas à communiquer sur les noms des grévistes, quel que soit le collège. Comment voulez-vous procéder, Monsieur KIKOS ?

M. KIKOS, Secrétaire

Je vous propose, avant la coupure du midi, tant qu'on est au complet, de passer les points 5 à 8 qui concernent les désignations, puisque ce sont des sujets qui sont déjà préparés avant de venir en plénière. Donc vous avez tous reçu les documents. Cela fait suite à des discussions entre fédérations sur les désignations dans les CSE C et l'instance commune.

Désignation des représentants du CSE TER HDF au CSE Central Voyageurs (un titulaire et un suppléant)

M. KIKOS, Secrétaire

La désignation des représentants du CSE TER HDF au CSE Central Voyageurs, en ce qui nous concerne, on a à désigner un titulaire et un suppléant donc je laisse la parole au responsable des organisations syndicales pour les désignations.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, nous proposons Laetitia MAHIEUX.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

En titulaire, parce que tu n'as pas précisé. En suppléant, nous proposons Madame LE SAINT Hélène.

M. RABIER, Président

Qui vote pour ? 25 pour, 0 abstention, 0 contre.

La désignation de Madame Laetitia MAHIEUX (titulaire) et Madame Hélène LE SAINT (suppléante) comme représentantes du CSE TER HDF au CSE Central Voyageurs est approuvée par 25 voix pour.

Proposition d'un candidat (suppléant) pour l'instance commune

M. KIKOS, Secrétaire

Nous avons également la proposition d'un candidat suppléant au niveau de l'instance commune qui revient à SUD-Rail.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Nous proposons Maxime LENFANT.

M. RABIER, Président

Qui vote contre ? 0. Qui s'abstient ? 0. Qui vote pour ? 25.

La proposition de Maxime LENFANT comme candidat suppléant pour l'instance commune est approuvée par 25 voix pour.

M. RABIER, Président

Très bien. Le sujet des CASI est un point qui a été rajouté à la demande de plusieurs organisations.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Il n'y avait pas le vote du titulaire ?

M. RABIER, Président

Non, Madame DEBAST, non. On a tout repointé, c'est un peu technique, mais...

M. KIKOS, Secrétaire

Les titulaires de l'instance commune, de fait ils sont suppléants du CSE C respectif au tableau que vous avez reçu pour l'instance commune.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

C'est parce que j'ai l'accord devant les yeux et on a un titulaire.

M. RABIER, Président

Mais on n'a pas à le faire ici.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

D'accord, merci.

Vote du CSE TER Hauts-de-France sur les effectifs des CASI

M. RABIER, Président

Il y a des désignations au sein du CASI de Lille.

M. KIKOS, Secrétaire

Je relis le texte, vous avez tous reçu là aussi les documents et les chiffres qu'on a reçus de la direction. En application de l'article 14 b de l'accord collectif sur les modalités de gestion des ASC mutualisées au sein du GPF du 15 mars 2019, le CSE TER Hauts-de-France se prononce sur l'effectif global présent sur chacun des CASI au sein desquels il contribue. Ainsi, le CSE TER Hauts-de-France délibère sur les effectifs suivants :

- Le CASI d'Amiens : 1192 agents
- Le CASI de Lille : 2240 agents
- Le CASI de Paris Nord : 351 agents

Qui vote contre ? Qui s'abstient ? 2 abstentions. Qui vote pour ? 23.

Les effectifs des CASI sont approuvés par 23 voix pour.

M. VEZARD, CFDT

Simplement une petite question, pour Paris Nord, c'est à partir de quelle date, les effectifs pour le CASI ?

M. KIKOS, Secrétaire

Tous les effectifs sont calculés sur la base du 30 novembre de l'année précédente.

M.VEZARD, CFDT

D'accord, donc là vous ne prenez pas encore en compte le rattachement des mécanos de Beauvais et Creil dans les effectifs ?

M. KIKOS, Secrétaire

Non.

Désignations au sein du CASI de Lille

M. RABIER, Président

Pour la désignation au CASI de Lille.

M. KIKOS, Secrétaire

Sur la désignation au CASI de Lille, on laisse les organisations syndicales concernées se prononcer.

M. LAMBERT, SUD-Rail

J'ai simplement une remontée à faire qui ne va pas empêcher le vote, je viens de l'avoir. « *Au niveau des effectifs, s'il est possible de faire passer cette information auprès des membres du bureau du CASI d'Amiens : ce jour a eu lieu – donc hier – le CSE NEN et le vote pour le transfert du nombre d'agents vers les CASI. Après avoir expliqué la situation des cinq postes et gares qui se trouvaient auparavant au CER d'Amiens, nous avons demandé – donc les élus NEN SUD-Rail – à ce que ces agents retournent dans leur CASI initiale soit celui d'Amiens.* » Cela a été refusé donc il semblerait qu'il y ait un désaccord et je tenais à le signaler au-delà du vote qu'on a effectué sur les effectifs. Si ça peut se régler en bureau de CASI. J'ai été alerté par les copains du NEN, je me devais de le dire aujourd'hui, c'est fait, et que vous puissiez régler ça lors du prochain bureau de CASI. Merci.

M. KIKOS, Secrétaire

Il nous faudra les précisions écrites et détaillées des LPA puisque Fred a travaillé sur les effectifs avec le rattachement par rapport aux LPA. L'accord prévoit 59, 62. Nous, on ne peut pas avoir dans nos bases de calcul, par exemple pour Lille, du 80, du 60. 80, 60, 02... c'est Picardie d'office.

M. PLATEAUX, SUD-Rail

Ça ne concerne pas 200 agents. Moi, j'ai le détail global. C'est des gens qui participaient aux activités sociales du CER d'Amiens et qui maintenant n'ont aucune nouvelle puisqu'ils sont vraiment délocalisés par rapport à la zone géographique du CASI de Lille. Ce sont donc des gens qui ne participeront à aucune activité sociale du côté de Lille. Je pense qu'on peut établir une convention entre CASI, ça ne serait pas déconnant et travailler ensemble pour justement que ces gens-là puissent bénéficier des activités du CASI d'Amiens ou inversement.

M. WATTEBLED, CGT

En fait, c'est issu de l'accord, la dernière page ou l'avant-dernière page. Chaque CASI avait les numéros des départements donc ça s'est fait automatiquement. Après, effectivement, si...

M. PLATEAUX, SUD-Rail

Par rapport au CASI de Lille, ça représente onze agents.

M. WATTEBLED, CGT

D'accord. Précisions par écrit.

M. RABIER, Président

On passe aux désignations.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Rémy CORDIER remplacera, avec accord, Ludovic MAGNIER pour SUD-Rail.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour l'UNSA Ferroviaire, suite à la démission de Monsieur DEBAST Christian au CASI de Lille, il sera remplacé par Madame WIART Sandrine.

M. RABIER, Président

Qui vote contre les deux désignations ? 0. Qui s'abstient ? 2. Qui vote pour ? 23.

La désignation de Monsieur Rémy CORDIER et de Madame Sandrine WIART comme représentants au CASI de Lille est approuvée par 23 voix pour.

M. RABIER, Président

Merci. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Simplement une demande, si un responsable par délégation peut rester en salle, c'est à propos d'une com éco que j'ai proposée et je voudrais évoquer ça avec vous.

M. RABIER, Président

Il est 12 h 15, êtes-vous d'accord pour reprendre à 13 h 45 ? 13 h 45, à tout à l'heure, bon appétit.

Interruption de séance de 12 h 15 à 13 h 55.

M. RABIER, Président

Je vous propose de reprendre les points de l'ordre du jour. On a un petit peu divergé sur l'ordonnancement qui était prévu en accord avec tout le monde tout à l'heure. Donc il nous reste l'approbation des PV, quelques éléments de production du mois de janvier que nous donnera Monsieur VERHAEGHE. Le point emploi, d'où la présence de Valérie FABBRONI que vous connaissez, et un point spécifique qui passe dans tous les CSE, d'où la présence du Docteur VASSEUR, sur l'agrément du service de santé. Je vous propose qu'on passe tout de suite à l'approbation des PV.

Approbation des PV des 24, 29 octobre, 20, 26, 28 novembre, 20 décembre 2019 et 23 janvier 2020

M. RABIER, Président

Je vous propose de commencer par le PV du 24 octobre. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Qui vote pour ? On est bien 25 ? 25 pour.

Le premier procès-verbal de la réunion CSE en date du 24 octobre 2019 est approuvé par 25 voix pour.

Même exercice pour le PV du 29 octobre. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Qui vote pour ?

Le procès-verbal de la réunion CSE en date du 29 octobre 2019 est approuvé par 25 voix pour.

On me dit qu'il y a deux PV le 24 octobre, donc nous recommençons pour le deuxième CSE du 24 octobre. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Qui vote pour ? Tous les élus, donc ça fait 25 également.

Le deuxième procès-verbal de la réunion CSE en date du 24 octobre 2019 est approuvé par 25 voix pour.

J'attaque avec le PV du 20 novembre. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Qui vote pour ?

Le procès-verbal de la réunion CSE en date du 20 novembre 2019 est approuvé par 25 voix pour.

J'attaque le PV du 26 novembre. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Qui vote pour ? OK, les 25 votants.

Le procès-verbal de la réunion CSE en date du 26 novembre 2019 est approuvé par 25 voix pour.

J'attaque pour le PV du 28 novembre. Qui vote contre ? Qui s'abstient ? Qui vote pour ? 25 pour le 28 novembre.

Le procès-verbal de la réunion CSE en date du 28 novembre 2019 est approuvé par 25 voix pour.

M. ROTOLO, RS CGT

On ne prendra pas part au vote pour les PV de décembre et janvier.

M. RABIER, Président

J'attaque le PV du 20 décembre. Qui vote contre ? 7. Qui s'abstient ? 8. Qui vote pour ? 1. Je ne suis pas majoritaire, mais j'exerce mon droit.

Le procès-verbal de la réunion CSE en date du 20 décembre 2019 recueille 1 voix pour, 7 voix contre et 8 abstentions.

Même exercice, le dernier, pour le 23 janvier 2020. Qui vote contre ? 7. Qui s'abstient ? 8.

Le procès-verbal de la réunion CSE en date du 23 janvier 2020 recueille 1 voix pour, 7 voix contre et 8 abstentions.

M. ROTOLO, RS CGT

[Inaudible]

M. RABIER, Président

Oui.

M. ROTOLO, RS CGT

[Inaudible] depuis ce matin, ce matin c'était 25 sur 26.

M. RABIER, Président

Non, non, non. Merci. Je laisse donc la parole à Monsieur VERHAEGHE. Vous avez reçu les éléments production du mois de janvier qui est un mois particulier, comme vous le savez.

Information de Monsieur le Président

M. VERHAEGHE, Directeur production

Pour janvier, effectivement, on a un mois qui s'est avéré compliqué puisqu'on fait 87,65 % de résultat en régularité pour un objectif à 92,1 %. Sachant que c'est un objectif qui est pondéré chaque mois, on doit faire 91,5 % sur l'année. Donc, dans l'ordre, les causes TER arrivent en première position du taux d'irrégularités. Suite à de nombreux problèmes matériels, on a un nombre d'incidents élevés ce mois-ci. Des détresses sur différents secteurs. En deux, arrivent les causes du GIU, les causes réseau, avec de nombreux incidents PN, une LTV à Saint-Roch qui a pesé très lourd sur la production pendant une période puisqu'on a été amenés à retracer des sillons sur cette zone-là parce qu'on aggravait fortement la régularité. Les causes externes arrivent donc en troisième position avec un accident de personne, quelques actes de malveillance. Les autres EF SNCF, ça reste constant, arrivent en quatrième position, mais il n'y a pas d'évolutions de ce côté-là. Ensuite, en nombre de trains supprimés. Les causes les plus importantes, je le disais, sont les causes TER. C'est en augmentation par rapport à l'an dernier puisque, comme je vous le disais, on a pas mal de causes liées au matériel : soit la disponibilité du matériel ou des avaries liées à diverses raisons, ce n'est pas l'atelier qui produit moins bien c'est parce qu'il y a sans doute eu des soucis techniques plus importants. Sur tous les types de rames, il n'y a pas de type de rames en particulier qui ressort, c'est un peu partout. Toujours nos locomotives en souffrance sur la partie Sud, sur les Corail. Les locomotives qu'on a sur les VR2N se portent quand même mieux. En suppressions, on était à plus de trains supprimés l'an dernier que cette année, 392 trains supprimés en 2019, on est plutôt mieux. On est plutôt en moins sur la partie Traction, accompagnement des trains. C'est un chiffre qui est plus faible que l'année dernière. Les suppressions sont essentiellement liées aux causes matérielles, problèmes liés à des croisements de rames en sortie de Technicentre. Voilà pour les chiffres en globalité.

M. RABIER, Président

Ce qui me permet d'annoncer, puisqu'on parle des causes matérielles, qu'on a un certain nombre de questions concernant le matériel, la charge du travail... J'ai été sollicité hier par Monsieur WATTEBLED qui a souhaité tout à l'heure échanger avec vous. On a donc acté une commission économique le 18 mars après-midi. On va regarder le lieu, si on peut la faire à Lille avec l'enregistrement ça sera bien, on va regarder cela. À défaut, on le fera au local du CASI. Le 18 après-midi, pour ceux qui sont membres de la commission économique, on pourra évidemment évoquer tous les sujets du matériel. Il l'a dit rapidement, on est en souffrance sur le matériel, en particulier sur le « Y » picard, vous voyez les courbes. Cela nécessite, et un travail est entamé aujourd'hui, de ne pas uniquement regarder le sujet du côté de la

maintenance, du nombre de locomotives mais aussi avec Réseau et aussi les travaux. On a un sujet en dessous d'Amiens pour aller à Paris qui n'est quand même pas facile. Je précise cela. Ces sujétions matérielles sont quand même au cœur des réflexions actuelles sur l'activité TER. Monsieur WATTEBLED et Monsieur LAMBERT.

M. WATTEBLED, CGT

Concernant cet aspect régularité, il me semble, et c'est consigné dans certains PV, que lors de l'élaboration ou de la présentation du SA 2020, on vous avait fait remonter, en l'occurrence c'était Monsieur MARTEL, qu'à flux tendus on allait être en très grande difficulté avec, particulièrement, l'aspect matériel. Résultat : le SA 2020 est mis en place depuis à peine trois mois, depuis le 15 décembre, dans les conditions que l'on connaît... on vous a fait remonter les choses, on vous a expliqué les choses, à faire du flux tendu ou de la précision d'horlogerie, sans petite réserve ou sans petite poire pour la soif, on allait être confronté à des problèmes de matériel. Le résultat, c'est vous qui nous le donnez, avec une grosse problématique de matériel. Je ne rentre même pas dans le détail de la demande de com éco qui aussi doit péjorer la production et on verra certainement avec Madame FABBRONI quelques éléments aussi en termes d'emplois là-dedans.

M. RABIER, Président

Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je ne vais pas reprendre tout ce qui a été dit, moi je voulais vous interpellé sur ce qu'on avait mis dans la déclaration sur les problèmes matériels. On n'a eu de cesse, ici, de nous dire que tout irait bien pour le 15 décembre. Après, ce n'est pas pour faire de la polémique stérile, mais il faut voir dans quelles conditions la plupart des usagers, sur certaines lignes, ont circulé. Mettre ça sur le dos de la grève, c'est un peu facile, même si elle a dû impacter la production, c'est aussi le but d'une grève, même si vous n'êtes pas d'accord avec ça. Je pense qu'il y a d'autres soucis qui vous avaient été remontés bien avant la mise en place du SA 2020 et qui ont fait voyager les usagers de manière, on va dire, nous on a dit dans la déclaration, comme aux plus belles heures des tramways parisiens ou des métros parisiens avec des gens contre la porte. Je vous assure que je n'en rajoute pas. Il serait donc quand même temps de prendre le taureau par les cornes et de régler cette problématique-là. Par contre, une chose où vous pouvez peut-être réagir plus rapidement, il y a certains usagers qui contactent les élus, ils ne reçoivent plus les retards et ça depuis la mise en place du SA 2020. Ce n'est pas un ou deux. Certains reçoivent encore les retards au niveau de l'application qu'ils ont dans leur téléphone, mais beaucoup d'usagers m'ont contacté en disant qu'ils ne reçoivent plus. Sur la com éco du 18, je voudrais simplement dire que ça ne sera pas les deux mandatés habituels pour la délégation SUD-Rail, on mettra sûrement deux copains du matériel. Je pense que ça semble logique, mais je préfère aviser en amont.

M. RABIER, Président

Vous choisissez les représentants les plus spécialisés par rapport au sujet matériel, oui bien sûr.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Parce qu'il y a des gens qui sont désignés d'office, c'est pour ça que je me permettais...

M. RABIER, Président

Moi, je suis d'accord pour qu'il y ait des interventions par rapport à la thématique qui est quand même très précise. C'est à la main du président de la commission. Ce n'est pas ça qui compte, c'est déjà de comprendre ce qu'il se passe, de trouver des solutions. On a des sujétions, on des vieilles locomotives, les trains Corail on en a parlé sur la situation de Longueau qu'on évoquait ce matin. On a des sujétions avec des locomotives, on a même amélioré quelque part le nombre d'engagements de lignes de roulements par rapport au parc. Je crois qu'on est descendu de dix sur dix-huit alors qu'on était à douze avant. Malgré cela, on est en difficulté, on ne va pas se mentir, sur certaines séries.

M. WATTEBLED, CGT

Une précision, c'est une réflexion que je vous ai faite ce matin, le fait d'avoir abandonné le départ de train par un agent sédentaire, depuis le 15 décembre également, va amener ou va amplifier cet aspect de mauvaise régularité. Ça, ce sont des témoignages d'agents qui sont à l'Escale et c'est aussi des témoignages d'agents qui sont en cabine de train. En effet, il y a maintenant deux intermédiaires : un poste d'aiguillage qui se trouve on ne sait où, ça dépend des lieux où l'on se trouve, il y a un signal qui s'ouvre et il y a un mécanicien qui attend l'ouverture du signal pour seulement partir, s'il n'y a pas de contre-ordre. Ça pose un énorme souci en termes de production. Ça, ce sont des remontées de terrain. De premiers constats qu'on en fait, c'est que beaucoup de trains partent avec une mauvaise régularité. On verra, on sera attentif à ces chiffres parce que, encore une fois, ce sont des choses qu'on vous avait fait remonter avant la mise en place et notre position, contrairement à la vôtre, n'était pas dogmatique, elle était vraiment pragmatique. Il s'agissait de dire que le départ c'est l'assemblage, par un agent sédentaire, d'une procédure. Cela sacralise, en gros, le départ du train avec ce que comporte le départ du train : la régularité, mais la priorité, c'est la sécurité. Ça, c'est tellement prégnant, et c'est abandonné, que cela va poser d'énormes soucis. Pour l'instant, on n'a pas eu, je touche du bois, d'accidents ou d'incidents, mais continuons comme cela et ça va être un peu plus compliqué. En effet, si l'on conjugue à cela les problèmes matériels, les trains supprimés au dernier moment, il y a aussi les TGV qui sont supprimés, les TERGV du moins, et là, contrairement aux TER, vous n'avez pas vraiment la main. On récupère du matériel pour faire du fric au détriment des usagers qui, eux, attendent un TERGV, par exemple. Tout cela conjugué laisse augurer des heures sombres et pas si lointaines que cela.

M. RABIER, Président

Dans le retour d'expérience qui a été demandé ce matin par plusieurs d'entre vous sur ce que sont finalement les premiers résultats du SA 2020, certes il a commencé le 15 décembre, mais avec un plan de transport adapté qui a duré encore plusieurs semaines et on sait pourquoi. C'est la raison pour laquelle on dit que le plein effet du SA 2020 a plutôt commencé la deuxième quinzaine du mois de janvier. On va au moins convenir de cela parce que, en PTA, ce n'est pas le SA 2020 tel que... voilà.

C'est ce qu'on dit, je ne suis pas là pour polémiquer là-dessus. C'est pour ça que fin mars, j'en conviens, un premier bilan et ce que vous exprimez là, c'est-à-dire l'organisation Escale et ce qu'on appelle dans le jargon de la ponctualité au départ, le H00, 0 minute, 0 seconde, finalement quels sont les résultats. Ça, c'est un indicateur. Moi, je suis d'accord pour qu'on débattre, mais il faut qu'on se mette d'accord sur l'indicateur. Le H00 est le parfait indicateur qui illustrera si oui ou non cet assemblage, qui effectivement s'opérait auparavant via le chef de service, a généré ou pas une moindre ponctualité à zéro minute, zéro seconde, au départ. Puisqu'on a les chiffres d'avant, on verra bien, en particulier depuis le 20 janvier, convenons que la période de grève est souvent une période où il y a forcément dix fois moins de trains. Là, on pourra juger sur acte et débattre. On fera ce premier retour d'expérience là et je pense que Florent MARTEL sera très à l'aise pour expliquer les avantages, les inconvénients, les points à travailler. Par ailleurs, on en fera un plus complet, nous avons discuté de cela à midi, fin juin. On ne veut pas bâcler le SA 2020 ou les organisations Escales. On veut mesurer, et en transparence avec vous, les impacts, les... voilà. Donc un premier bilan fin mars, sur la base en gros des chiffres intéressants du 20 janvier au 15 mars, je ne sais pas où on arrêtera le truc, mais qu'on ait au moins un certain nombre de semaines d'activité presque normale, hormis les journées ciblées qui continuent de manifestation et de grève qui continuent. Au mois de juin, pour le coup on fera un dossier plus élaboré du retour sur le SA 2020 parce que là on aura quasiment un semestre, ça sera intéressant. Voilà comment on voit les choses aujourd'hui. Donc on ne bâclera pas. On ne peut pas discuter dans le vide par rapport à des choses comme ça, c'est de la technique le chemin de fer, c'est de la sécurité, c'est de l'organisation, vous le savez tous. À un moment donné, il faut qu'on soit d'accord sur les indicateurs, les faits. Après, on peut débattre.

M. WATTEBLED, CGT

D'ailleurs, j'en profite pour vous demander officiellement une com éco sur un retour sur l'AUM et le SA 2020.

M. RABIER, Président

La com éco, j'ai envie de vous dire que ça vous appartient, je peux être d'accord ou pas. Nous, au titre du CSE, c'est ce que j'ai compris ce matin comme demande, il y aura un premier dossier, quand je dis « organisation Escale » ça intègre le fait qu'il n'y a plus d'autorisations de départ, il y a le phénomène de l'AUM, c'est la conséquence de l'organisation Escale avec toutes les sujétions humaines qui ont pu avoir lieu. Pour moi, c'est un tout. Il y aura un premier point fin mars et un gros point fin juin, un point plus élaboré on va dire, un vrai dossier, pas quelques PowerPoint. Après, si vous voulez faire une com éco, moi je ne peux pas vous en empêcher, mais laissez faire le travail en CSE avec les dossiers. Il me semble, il n'y a pas précipitation. On va déjà faire dans l'ordre celle qu'on a décidée pour le matériel et ça me paraît, pour le coup, plus urgent. Voilà ce que je pouvais répondre. Monsieur TAILLEZ, Madame DEBAST.

M. TAILLEZ, CFDT

Simplement pour rebondir sur la com éco, en fait ce que je trouve dommageable c'est que dès les préparations du SA 2020, je ne sais pas si vous vous en souvenez, mais on avait pointé le fait que Paris [*inaudible*] était un peu le parent pauvre au niveau, justement, organisation de travail en roulements ou des trucs comme ça. Au final, on

s'aperçoit aujourd'hui que tout va être mis en place en particulier sur Calais le 1^{er} mars et que derrière une fois de plus on [*inaudible*] que c'est dommageable, moi, personnellement, je trouve ça pénible. Je vais même aller plus loin, j'ai un peu l'impression de revivre un peu ce qu'on a vécu au début de la CSSCT service où on a encore un DET qui pense que parce qu'il n'y a plus de CHSCT, on peut se permettre certaines choses. Franchement, sur l'échange qu'on a tout à l'heure, j'ai été choqué d'apprendre qu'on décide de changer des tableaux de service, de changer l'organisation du travail sans mettre personne au courant. Je suis désolé, ce n'est pas comme cela qu'on travaille, ce n'est pas parce que le CHSCT n'existe plus que vous n'avez pas des droits et des devoirs envers le CSE. Les organisations du travail, même s'il n'y a plus de CHSCT, vous devez les présenter en CSE. De ce que j'ai compris, je sais qu'à Calais apparemment ils faisaient déjà des nuits, mais à Lille ils ne faisaient pas de nuits. Vous partez quand même sur une organisation du travail complètement différente. Je pense qu'en CSSCT, influencer sur un changement de régime peut-être, je ne sais pas, il faudra qu'on regarde. Parce que s'ils font des nuits, il va forcément y avoir un changement de régime, plus de repos... Le fait qu'on ait un président de CSSCT qui décide de passer cela en faisant juste un groupe de travail, je trouve ça inadmissible et je voulais vous le dire.

M. RABIER, Président

Madame DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Oui, merci. Tant qu'à parler de bilan, j'aurais aimé qu'on ait un retour sur l'équipe Sentinelle, savoir si elle est au complet ou s'il manque toujours des agents, savoir si cela avait été pris en compte... parce que c'est vrai qu'avec le mouvement social on ne s'est pas vu pendant un certain temps, mais on avait eu écho que certains agents qui avaient vu leur poste supprimé se voient rattachés à une équipe Sentinelle. On voudrait donc savoir comment ça va se passer. Par ailleurs, quels sont les retours, tout simplement, parce que je pense que c'est Monsieur CHRETIEN qui s'en occupe et on a des retours informels. On lui pose la question quand on le voit, mais on n'a pas de retours formels sur l'équipe Sentinelle.

M. RABIER, Président

C'est une bonne idée de voir ce retour. En général, quand ça se passe mal ça revient très vite aux élus que vous êtes, représentants du personnel, ou à moi ou via la ligne hiérarchique. À vous dire, comme ça, je n'ai pas le sentiment que les choses sont catastrophiques sur cette équipe. Peut-être que Madame FABBRONI en dira plus parce qu'elle a quand même beaucoup travaillé avec Bruno CHRETIEN. Il me semble, je ne veux pas dire de bêtises, qu'on n'a pas forcément réussi à atteindre la vingtaine qu'on s'était fixé, je crois que j'avais en tête « 25 ». On n'a pas mis le couteau sous la gorge de tout le monde. On l'a joué « propre ». On a mis un peu d'éthique pour que ça se passe bien. Je n'ai pas de retours préoccupants, négatifs, mais cela nécessite sans doute que... Je ne sais pas, as-tu des éléments plus chauds ?

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Quelques éléments.

M. RABIER, Président

Donne-les tout de suite.

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

D'accord. À mi-février on était à dix-sept agents sur le dispositif. Effectivement des agents qui sont sans poste actuellement, des inaptes, des inaptes temporaires ou des agents qui sont en transition professionnelle en attente de reconversion. Les retours que je peux en avoir c'est que ça se passe bien puisque ces agents sont accompagnés par ailleurs par des personnes de l'équipe, accompagnement mobilité dans le département emploi. J'ai donc de bons retours. A priori, pour avoir sondé quelques managers sur le terrain, le travail qu'ils effectuent est utile. Du coup, on avait fait des premiers engagements jusqu'à fin février et on reconduit leur utilisation pour les mois à venir.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

D'accord. C'est ça qui est important parce que dans le premier dossier, on était parti sur une période transitoire, je pense, de mémoire, de six mois. Pour moi, je ne peux pas rester sur fin février. Vous voyez, là vous m'apprenez que c'est reconduit à fin février alors que pour moi on était parti sur six mois à la date de la mise en place de l'AUM, donc pour moi le 15 décembre. Donc c'est pour ça.

M. RABIER, Président

L'engagement de l'entreprise, qu'on avait consigné dans le dossier et qu'on a dû présenter à un des CSE de novembre de mémoire, était, et on respectera cet engagement, de six mois. Ce qui nous mène jusqu'à mi-juin à peu près. On avait dit dans le dossier également qu'en fonction d'à quoi ça sert, si c'est utile ou pas, comment cela se passe, on ferait un point d'étape... Force est de constater que le mois de décembre, début janvier, était quand même un peu particulier...

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Il fallait le mettre en place, Monsieur RABIER, c'était compliqué de faire un point avant un mois de mise en place.

M. RABIER, Président

On a dit, nous, à juste titre, que l'on continuait finalement sur la lancée de ce qui était prévu initialement avec les différentes gares alors qu'on avait décidé, en tout début, on avait d'ailleurs dû l'expliquer, qu'on ferait un point d'étape aux vacances de février. D'ailleurs, on y est en ce moment. Donc on continue sur le chemin actuel qui n'a pas été en vigueur longtemps avec le plan de transport complet. Voilà la logique qui est la nôtre.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Vu que l'équipe n'est pas au complet, serait-il possible d'avoir à nouveau l'affectation des agents qui ont intégré Sentinelle parce que nous on est parti sur un dossier avec un prévisionnel, donc des horaires, de mémoire, en 2x8 avec un certain nombre d'agents sur certaines gares. Vu qu'on n'a pas l'objectif, je suppose qu'on n'a pas pu couvrir toutes les gares ou tous les horaires et on n'a pas eu du tout de retour de l'emplacement de ces agents. Si on est dix-sept au lieu de vingt-cinq, forcément il manque huit agents par rapport à ce qu'on avait prévu dans le dossier donc il y a

forcément des gares où il n'y a pas d'agents Sentinelle qui sont placés, ou alors ils y sont le matin, mais pas l'après-midi et vice versa.

M. RABIER, Président

On aura ces éléments-là, il suffit que je les demande à Bruno CHRETIEN. Ce que je propose, puisque c'est un point qui m'intéresse aussi, c'est qu'on le mette dans le premier REX le mois prochain. Quelles sont les gares qui ont été couvertes, à quoi ça a servi, les premiers éléments, les premiers enseignements, au-delà de ce qu'on vient d'expliquer là ? Je mettrai cela en plus des premiers enseignements sur le SA 2020, les organisations Escale. Pour moi, cela fait partie de l'organisation Escale de plusieurs gares, même si c'était une situation valable six mois. Cela fait partie un peu du schéma. Monsieur LAMBERT.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

C'est pour ça que je vous demande où sont les agents.

M. RABIER, Président

Oui, on vous répondra. On ne cherche rien à cacher, mais la question est intéressante. À vous Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je profite que Pauline ait mis le dossier Sentinelle sur la table pour dire à Madame FABBRONI, et vous l'avez dit vous-même, qu'il y a des agents qui sont en mission temporaire. Certains de ces agents sont dans des situations difficiles au vu de certaines situations médicales, je ne vais pas dire de certaines pathologies, mais au vu de certaines situations médicales, ne pas perdre de vue que ces postes-là ne sont pas pérennes et continuer à informer ces collègues-là. Ça paraît évident, mais quand on les rencontre, ils nous disent qu'effectivement ils ont pris ça parce qu'ils n'avaient, pour l'instant, rien d'autre. Ça leur permettait, par exemple, d'être de jour. En revanche, ils m'interpellent sur : « que vais-je faire après cette mission-là ? ». Il faut surtout ne pas perdre cela de vue parce que Sentinelle ça ne va pas durer pendant des mois et des mois. C'est tout, merci.

M. RABIER, Président

Encore quelques mois quand même. On va respecter cet engagement au moins jusqu'au mois de juin, Monsieur LAMBERT. On respectera cela.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Oui, mais par contre s'il y a des possibilités qui s'ouvrent pour ces agents avant la fin de mission, il ne faut pas se dire qu'ils sont occupés jusqu'au mois de juin et on ne travaille pas sur le dossier. Je ne dis pas que c'est ce que vous faites. Les agents qui occupent ces postes-là, c'est parce qu'ils ont envie de continuer à travailler, mais ils attendent surtout des propositions de postes pérennes. Je sais que ce n'est pas facile. Si vous aviez la possibilité de leur en faire, vous le feriez, mais ne perdez pas cela de vue parce qu'ils ont un contrat moral avec vous et que vous avez aussi du mal à trouver des Sentinelles, il faut se le dire. J'espère que si vous avez des propositions à faire à ces collègues-là, vous les ferez, y compris s'il faut les libérer avant juin et y compris si, malheureusement, en raison de ça, il n'y a plus de Sentinelle dans certaines gares. C'était le but de mon intervention, merci.

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Ça sera bien le cas, bien sûr. Évidemment, s'il y a un poste pérenne qui se présente, ça sera la priorité. Si vous êtes en contact avec des personnes que vous sentez particulièrement inquiètes par rapport à cela, vous n'hésitez pas à me remonter le nom de la personne pour qu'on puisse prendre contact avec elle et faire un point.

M. RABIER, Président

La réponse est trois fois « oui », Monsieur LAMBERT. Pour preuve, l'an dernier on a eu la même logique, vous le savez, quand il s'est agi de traiter les conséquences de l'organisation Escale, en particulier sur le Nord-Pas-de-Calais où on a hyper anticipé parce que finalement il n'y a pas 50 000 clefs, vous le savez bien, il faut traiter humainement les choses. On a libéré les agences qui avaient des écoles infra, des écoles ASCT... et on a essayé de gérer jusqu'à une échéance... On aura, bien évidemment, la même attitude vis-à-vis de Sentinelle. Un poste pérenne vaut toujours mieux qu'un poste temporaire, bien évidemment, je le redis haut et fort. Vous avez souligné tout à l'heure un certain nombre d'engagements du nouveau président FARANDOU. Il a pris une décision très importante, en tout cas pour moi qui suis DRH, qui est de rajouter dans les fondamentaux de l'entreprise, les trois fondamentaux que l'on connaît sont : la sécurité avec le programme PRISME ; la robustesse, la régularité avec le programme H00 et l'information voyageurs avec le programme First qu'évoque souvent Florent MARTEL. Il y a un quatrième fondamental qui vient d'être décidé et qui s'appelle : le programme Solidarité Emploi. Il y a eu, il me semble, un temps réel. C'est Jacques RASCOL, qui est d'ailleurs celui qui a mis en place il y a très longtemps les EME donc c'est quelqu'un qui est quand même bien dans la partie, ex-directeur de région en Occitanie, qui pilote ce programme qui était une mission. Maintenant, Monsieur FARANDOU en a fait un gros programme et il souhaite que nous traitions l'Humain au même niveau que la sécurité... Jacques RASCOL est venu nous expliquer ce qu'il attendait de ce programme et un certain nombre de décisions devraient être prises courant mars et je pense qu'on en aura des retours et on pourra en débattre. On est plutôt, nous, à travers les difficiles réorganisations, il ne faut pas se mentir, qu'on a dû mettre en œuvre, en particulier en 2019. On a notamment été, sur toute la partie on va dire emploi, accompagnement, y compris avec l'EIM qui fait quand même un travail intéressant sur les viviers... plutôt, ce n'est pas moi qui le dis, c'est Jacques RASCOL, on a été montré comme de bons exemples sur un certain nombre de manières de faire pour l'ensemble du territoire en France. On n'en tire pas de gloire particulière, mais on parle de cela et ça me revient. On aura sans doute un certain nombre d'annonces à faire quand ce programme va prendre corps d'une manière peut-être plus procédurale, plus claire pour les viviers, les droits de chacun... Je pense que dans les mois qui viennent, il va y avoir des choses et peut-être un peu plus obligatoires. Ce que vous venez de dire, par exemple, « ça serait bien que vous fassiez cela », j'espère que ça deviendra une obligation et pas simplement notre bon vouloir parce qu'on est plutôt animé de l'esprit de gérer le potentiel mal-être des gens... Ça sera même une obligation de process au niveau du traitement, je dirais humain, des choses. On verra, mais c'est plutôt une bonne décision. En tout cas, c'est comme ça que moi je le conçois dans mon métier. Je vous propose de passer à ce moment-là au point emploi sauf si nous avons encore un sujet production. Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT

Simplement, on n'a pas eu les infos.

M. RABIER, Président

Je n'en ai pas.

M. TAILLEZ, CFDT

Vous aviez parlé d'un changement de format... donc, savoir où ça en était.

M. RABIER, Président

Pour l'instant, ce n'est même pas une question de forme. Les bases de données ne fonctionnent pas pour pouvoir donner les résultats de fin d'année et du premier mois. C'est tout, dont acte. J'espère les avoir le mois prochain. C'est le directeur du marketing qui me l'a dit. Je ne vais pas vous donner les chiffres que je ne possède pas. Ce n'est pas que j'ai voulu les cacher. Parfois on les avait en retard, mais là je ne les ai même pas du tout.

Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi

M. RABIER, Président

Ce point emploi qui n'a pas pu avoir lieu lors du dernier CSE. Il me semble qu'on a dû le repousser. Il est quand même intéressant pour moi parce que je pense que Madame FABBRONI a un certain nombre de choses à dire qui touche l'emploi et qui répond en particulier, parce que j'entends souvent Monsieur WATTEBLED me dire qu'on n'y arrive pas ou qu'on y arrive mal parce qu'on n'a pas les moyens nécessaires, je résume un peu votre propos, ce n'est pas la première fois que j'entends cela, on a quand même, nous, une trajectoire emploi qui n'est quand même pas neutre et notamment sur un certain nombre de processus de recrutement internes et externes.

M. WATTEBLED, CGT

Vous m'aimez à ce point pour me paraphraser tout le temps comme ça...

Rires

M. RABIER, Président

Je ne vous déteste pas.

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Je vous propose un commentaire des données que vous avez reçues et de compléter ce commentaire par un point sur nos agents en transition professionnelle et également un autre point sur les perspectives emploi 2020 : vous donner des informations sur les besoins qu'on aura notamment en 2020, les écoles, les recrutements. Au sujet des données emploi, sur le quatrième trimestre 2019, ça montre qu'à fin décembre, le périmètre des établissements compte 3755 agents donc hors stagiaires, c'est l'effectif global. Au niveau des admissions, donc des recrutements, sur le quatrième trimestre, on en a eu 14 et on a donc eu 39 recrutements externes sur la totalité de l'année 2019. Sur ces 39, on a 9 agents de maintenance, 10 ASCT, 14 conducteurs et 4 AEF. Au niveau des cessations de fonctions, on voit donc dans les chiffres qu'on a eus, 62

cessations, dont 19 retraites. Vous avez la déclinaison dans le tableau par typologie de cessation. Sur l'ensemble de l'année, on a 184 cessations. Concernant les mutations externes, vous voyez sur le tableau qu'on a eu 54 mutations entrantes et 347 sortantes. Cela paraît très, très important, mais cela comprend les transferts d'effectifs du Technicentre et de l'ET vers Voyages qui sont intervenus au mois d'octobre. Sur la partie congés de disponibilité, on voit à fin décembre qu'on a deux agents en congé de disponibilité pour création d'entreprise et qu'on n'en a plus en congé de disponibilité sabbatique. Vous voyez aussi qu'entre novembre et décembre, il y a un congé de disponibilité en moins, c'est un ASCT de l'ERC qui a réintégré l'effectif de l'établissement à l'issue de sa période de disponibilité. Sur la partie retraites, on voit qu'on a 267 agents qui ont atteint l'âge légal d'ouverture des droits donc à fin décembre, 89 qui ont atteint l'âge pivot et seulement 15 qui ont sollicité un départ en retraite, donc un courrier qui a été formalisé et saisi. Sur les documents qui vous ont été adressés, avez-vous des questions ? Avant de passer au point sur les agents en transition professionnelle et les perspectives emploi.

M. WATTEBLED, CGT

Il aurait été intéressant d'avoir un comparatif avec les années précédentes. Je sais que c'est un peu compliqué parce que ce ne sont pas les mêmes effectifs. Nous, on a fait un peu le travail, mais ce n'est pas vérifié à 100 % on va dire. Un petit constat quand même, on s'aperçoit qu'il y a beaucoup plus de départs volontaires et beaucoup plus également de ruptures conventionnelles. Ça, c'est en 2019. En 2020, l'embauche ne se fait plus au statut. Ça laisse augurer, je pense, un gros souci en termes de GPEC. Les problématiques qu'on a rencontrées ou que l'on rencontre encore en région parisienne avec un métier qui n'est pas attractif d'un point de vue financier, lorsqu'on fait des 3x8, lorsqu'on habite Paris pour aller travailler, lorsqu'on fait des horaires décalés, sans un statut, ça va être compliqué. Les départs volontaires, c'est signe aussi d'une certaine démotivation. Ça, c'est ce qu'on constate nous dans nos tournées de chantier ou en discutant avec les camarades. D'ailleurs, on en a vu beaucoup lors des piquets de grève. Vous faisiez une petite explication de pourquoi du 15 décembre au 15 janvier, en gros, on ne pouvait pas mettre en place le SA 2020 parce qu'il y avait énormément de personnels en grève. Nous, ça nous a aussi permis de les voir régulièrement et beaucoup nous expliquent qu'ils ont une certaine démotivation, de par les restructurations incessantes certes, mais également par rapport au salaire et une écoute qui est de moins en moins présente de la part de la direction de proximité. Les objectifs sont tels qu'on ne peut plus discuter avec son hiérarchique sans dire : « oui, mais attention, il y a la concurrence qui arrive, si on ne fait pas ça on ne pourra pas se mettre sur le marché ». Ça pousse, je pense, à une certaine démotivation qui pousse également à partir ailleurs, à aller voir ailleurs parce que c'est plus terrible, selon leurs dires, d'être à la SNCF. Donc une grosse inquiétude sur l'année qui vient et les années qui suivent.

M. ROTOLO, RS CGT

Concernant les ruptures conventionnelles, parce qu'on parlait des départs en retraite, l'âge pivot, combien avaient atteint l'âge pivot et ont fait une rupture conventionnelle ? Parce qu'ils ne sont peut-être pas partis en retraite, mais ils sont peut-être partis de l'entreprise quand même, ça arrive, c'est possible.

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Je n'ai pas l'ensemble des précisions là, avec moi, pour répondre précisément à votre question. Le volume de départs volontaires en 2019, comme c'est indiqué sur tableau, il est de 29 et 21 ruptures conventionnelles. En effet, on a vécu une augmentation en 2019, notamment des départs volontaires, qui est due, en fait, au dispositif-cadre et aux nouvelles modalités de départs volontaires avec l'indemnité de départ volontaire qui peut aller jusqu'à 24 mois du salaire de référence au lieu de 12 maximum précédemment. Ça, c'est un accord qui s'appliquait à Mobilités depuis février 2019. Donc, en effet, pour les personnes qui étaient impactées par une suppression de poste, car seules celles-là peuvent bénéficier d'un départ volontaire, à moins qu'il y ait un seul décalage et qu'en partant un agent puisse laisser son poste à un agent qui est en excédent... C'est la deuxième catégorie de population qui peut y avoir droit. En bref, on a vu effectivement une augmentation des demandes de départ volontaire, car c'est plus intéressant financièrement, mais cela impacte uniquement des personnes qui sont touchées par une réorganisation directement ou par un décalage.

M. ROTOLO, RS CGT

Ça n'empêche pas qu'ils pouvaient avoir l'âge d'un départ en retraite.

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Oui, oui. En revanche, s'ils ont atteint l'âge pivot, pour les agents en départ volontaire, l'indemnité de départ volontaire c'est six mois maximum.

M. RABIER, Président

En résumé, oui, une fois qu'on atteint l'âge pivot, on n'est pas écarté du droit au départ volontaire, mais il est bien moins attractif financièrement. C'est ça que l'on dit.

M. ROTOLO, RS CGT

Dans ceux qui ont atteint l'âge de la retraite, il n'y a peut-être pas forcément des départs en retraite, mais il y a peut-être des départs de l'entreprise quand même. Vous comprenez ?

M. RABIER, Président

Il y a des gens qui partent en départ volontaire qui auraient pu partir en retraite normalement, bien sûr. Les 29 départs volontaires masquent, je ne sais pas si je dois utiliser le mot, mais il y a un effet particulier qui peut s'opérer vers quelqu'un qui, d'un seul coup, se voit être sur un poste qui est supprimé, qui pouvait avoir prévu de partir en retraite normalement puis qui part en retraite avec un départ volontaire. On dit la même chose, je crois. Comme l'a dit Madame FABBRONI, le dispositif a été modifié il y a un an et il produit des effets. Si vous voyez la colonne « départs volontaires » augmenter, c'est parce que justement il est plus attractif, financièrement parlant, donc il produit des effets. Madame MIET.

Mme MIET, SUD-rail

Comme on le disait déjà dès notre déclaration au début de cette instance, il y a quand même de nombreuses Commissions Emploi Formation que ce soit au niveau régional ou national qui expliquent que la pyramide des âges c'est une catastrophe, notamment à la Traction, et on voit l'écart s'agrandir toujours plus d'année en année entre les

départs et les entrées. Comme c'est dit dans la déclaration, on ne vend pas du rêve à la SNCF. Le nombre de démissions à moins de deux mois de début de stage. Le nombre de personnes qui renoncent quand on leur annonce le salaire, le fait qu'il n'y ait pas de logement, et on ne parle pas que de la région parisienne parce que Lille est devenu un problème, toutes les grandes métropoles sont devenues un problème. Au niveau de la Commission Égalité professionnelle du CCGPF, il y a une déclaration de la direction qui voulait étendre, limiter la vente de l'immobilier, pour redonner une possibilité de logement à proximité du lieu de travail, notamment à un prix raisonné et compte tenu des horaires que les agents font afin qu'ils puissent aller travailler sans être dépendants des transports en commun qui n'existent pas en pleine nuit, ils ne sont toujours pas inventés. Il n'y a toujours pas de service public H24. Que fait-on en région ? Que fait-on dans les grandes métropoles, comme Amiens qui est une banlieue de Paris, comme Lille, que fait-on ici dans notre périmètre ? Rien, rien, ça devient de plus en plus difficile d'avoir un logement ICF. Qu'est-ce qui est fait pour la mobilité réelle, qu'est-ce qui est fait pour l'embauche, qu'est-ce qui est fait pour l'attractivité ? Rien. La perte du statut, tout ce qui a été annoncé depuis 2016, c'est terminé. Comment allez-vous faire pour recruter ? Le marché de l'emploi est catastrophique, même si le gouvernement se vante, les vrais chiffres on en reparlera aussi un autre jour, ça dépasse aussi certainement notre périmètre CSE. En revanche, que fait-on sur notre périmètre ? Il y a une volonté nationale d'augmenter l'attractivité, où est-elle et est-elle dans notre région ? Non plus.

M. RABIER, Président

Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Fabien SMAGHUE, président de la Commission Emploi Formation. Oui, on avait discuté l'année dernière, bien avant le conflit, de travailler justement sur la Commission Emploi Formation, je vous le rappelle Monsieur le Président. Je pense qu'on ne va pas faire une Commission Emploi Formation aujourd'hui. Je vous rappelle quand même qu'il a été dit par les membres de la Commission que tout le monde n'avait pas accès à IRP. Moi, le dossier j'en prends note aujourd'hui, mais ça ne refonctionne qu'aujourd'hui, ma tablette ne fonctionnait pas. On avait des papiers, on avait demandé, chaque membre de la Commission, d'avoir les dossiers papier pour ceux qui n'ont pas IRP justement. On avait demandé aussi rapidement une Commission Emploi Formation. Je pense que vu les sujets, et je pense qu'il y en aura d'autres, ça serait bien de l'établir.

M. RABIER, Président

Sur le sujet de l'attractivité, vous faites mouche. On ne s'en cache pas et ça a été dit, je pense, au niveau national pour ce à quoi vous faites référence, on a des difficultés dans un certain nombre de bassins d'emploi. Le fait que nous ne puissions plus recruter au statut enlève, pour un certain nombre de gens, quelques garanties dont, effectivement, ils ne bénéficient plus. En revanche, je me permets d'insister en disant que le fait que nous ne recrutons plus au statut ouvre aussi des solutions d'adaptation de la rémunération dans certains bassins d'emploi extrêmement tendus que nous n'avions pas précédemment. Il faut faire la balance. Je ne suis pas en train de dire que c'est mieux qu'avant. Je suis en train de dire qu'il y a des choses qui pouvaient être

considérées comme intéressantes et attractives par quelqu'un qui voulait postuler et qu'on ne peut plus lui proposer. En revanche, il y a des choses qu'on n'était pas capable d'avancer et qu'on est aujourd'hui en capacité de pouvoir mettre sur la table dans une procédure de recrutement. Madame FABBRONI va y revenir.

Mme MIET, SUD-rail

C'est vrai que démarrer avec un bac +2 ou 3 maintenant hors statut en gagnant un salaire de base bien en dessous de ce qu'il pourrait dans le privé pour quelqu'un considéré comme agent de maîtrise, c'est pas mal, ça vend du rêve.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas ça que je dis. Après, on a des campagnes qui sont relayées par la presse, par tout un tas de dispositifs pour un certain nombre de recrutements. Quelque part, ce sont toujours les mêmes métiers sur lesquels on est en difficulté, ce sont les métiers de roulants, les métiers où il y a des potentiels... Là, le niveau d'exigence, eu égard à certains secteurs, bassins, fait qu'il n'y a pas toujours une adéquation aisée. On va faire des choses, on a lancé un programme, moi je laisse Madame FABBRONI l'expliquer. Il faut que vous soyez au courant de ce qu'on va faire.

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Au niveau des agents en transition professionnelle qui sont accompagnés par le département à fin décembre, on en avait 43 à la fin de l'année 2019 tous collèges confondus. Sur les 43, il y a 28 agents d'exécution, 6 maîtrises et 7 cadres. Pour avoir un peu une idée des résultats qui ont pu être obtenus en 2019, on a trouvé, en 2019, en cumul, 61 solutions pour nos agents en transition professionnelle. Pour mémoire, ce qu'on appelle agents en transition professionnelle, ce sont nos agents qui sont inaptes pour raison médicale, ceux qui sont en attente de poste suite à une suppression de poste ou qui sont dans une situation d'attente de poste, par exemple suite à un arrêt de très longue durée et qui avait été remplacé pendant leur absence. Tous ces agents-là...

Mme MIET, SUD-rail

Une question, comptez-vous les missions d'un mois ?

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Non, non, je suis en train de parler de solution pérenne en fait.

Mme MIET, SUD-rail

Il y a beaucoup d'agents en mission tout court.

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Oui, oui, oui. Tant qu'ils sont en mission, en fait, la mission c'est le travail qu'on doit, en tant qu'employeur, fournir à l'agent, qui permet également à l'agent de développer des compétences pendant cette période-là, mais là je suis vraiment en train de parler de solutions pérennes. Donc, sur les agents pour lesquels on a trouvé une solution, pour que vous ayez une idée, il y a à peu près 75 % de retour à l'emploi, que ce soit au sein de TER ou au sein d'une autre activité sur un autre métier. Pour le reste, ce sont soit des départs volontaires, des ruptures conventionnelles qu'on évoquait tout à

l'heure, il peut y avoir également de la retraite tout simplement, et dans une petite partie des cas, des réformes suite à inaptitude. Ça, c'est pour ce qu'il s'est passé au cours de l'année 2019. Ces agents-là sont donc accompagnés, d'abord dans une première partie, soit par le conseiller RH ou le GPE, et ensuite, si on n'arrive pas rapidement à trouver une solution dans l'établissement, alors ils sont accompagnés par l'équipe accompagnement mobilité de TER. Si on n'arrive pas à trouver de solutions au sein de TER, alors ils peuvent être accompagnés également par l'EIM qui regarde sur l'ensemble du territoire, au niveau des différents métiers, s'il peut y avoir des pistes. Ce que j'évoque là c'est uniquement les agents qui vont rester sans poste pendant plusieurs semaines ou plusieurs mois avant de rebondir. En revanche, tous ceux qu'on évoquait tout à l'heure, les agents d'escale qui ont retrouvé une solution d'emploi à l'infra circulation ou ailleurs, sans passer par cette étape de transition, ces résultats-là viennent en plus de ce que j'annonce au niveau de la soixantaine d'agents pour lesquels on a trouvé une solution. Cette équipe d'accompagnement mobilité, elle intervient également en appui des GPE et des conseillers RH. Elle est donc constituée de deux personnes et demie puisqu'il y a une de ces trois personnes qui est également correspondant Handicap Emploi. Ils interviennent donc aussi en appui des managers, des conseillers RH, des GPE et des CK pour faire les entretiens de découverte en cas de réorganisation. Vraiment, notre objectif est de pouvoir intervenir le plus tôt possible, dès que l'information aux IRP est faite, pour pouvoir anticiper un maximum sur des solutions et justement éviter que les agents soient, à un moment donné, en transition professionnelle trop longtemps. Sur les perspectives 2020, à moins que vous n'ayez d'autres questions sur la partie transition professionnelle ? Sur les perspectives 2020, on va avoir beaucoup de mouvements au niveau des ASCT cette année. On a beaucoup de perspectives de montées de TER vers Voyages sur l'ensemble du périmètre, que ce soit Nord-Pas-de-Calais ou vers Paris. Certaines d'entre elles sont déjà effectives et d'autres doivent intervenir dans le courant de l'année, notamment sur la partie Paris. On a également des possibilités de montées de TER vers Transilien, mais sur un volume beaucoup plus faible puisqu'on a quatre demandes actuellement. Il peut y avoir également des perspectives vers Ouigo pour certains de nos agents. Forcément, si on veut parvenir à créer ces opportunités pour nos agents et répondre favorablement aux demandes des autres transporteurs, ça implique qu'on réalimente par des écoles ASCT, comme vous le savez bien. Ça veut dire qu'on aura beaucoup d'écoles ASCT cette année avec à la fois des ressources internes et des ressources externes. On a eu déjà là, depuis le début de l'année, des écoles à la fois sur Nord-Pas-de-Calais, mais aussi à destination de Paris. Avec d'autres qui sont prévues encore, là, jusqu'au mois de mai. Potentiellement, on en aura aussi sur le deuxième semestre. Pour alimenter ces écoles, on a la possibilité de faire quelques recrutements externes, mais ce sont essentiellement des recrutements internes qu'on nous demande de faire pour pouvoir alimenter. Par rapport à cela, on est en permanence à la recherche de ressources. On arrive à les trouver relativement facilement sur Nord-Pas-de-Calais, en interne ou en externe. On n'a pas de difficultés particulières. En revanche, sur Paris, comme vous le savez et on en parle régulièrement, là on est plus en difficulté, que ce soit en interne ou en externe, mais surtout en interne. En externe, on arrive à trouver des solutions parmi des agents avec lesquels on a déjà travaillé temporairement, qu'on a mis dans un vivier. Quand ils donnent satisfaction, ce sont évidemment ces personnes-là que l'on va chercher en priorité pour couvrir nos recrutements externes. Sur la conduite, on a également beaucoup d'écoles en

perspective sur toute l'année. On en a déjà eu depuis le début de l'année, en janvier, en février, on en a encore en mars, en avril, et on en aura d'autres tout au long de l'année. Le volume n'est pas connu précisément encore aujourd'hui parce qu'on s'adapte aussi par rapport aux mouvements qu'il peut y avoir, y compris sur les autres régions, mais on est, là également, en recherche constante de ressources. Donc, pour trouver nos ressources, pour la conduite c'est pareil, internes ou externes. On a davantage de latitude sur la conduite pour faire de l'externe. Là, les actions qu'on mène, ce sont des promotions de nos besoins, que ce soit en interne ou en externe. J'espère que vous avez eu l'occasion de voir toute la communication qu'on peut faire sur ce sujet. En externe, on travaille avec Pôle emploi et avec Proch'emploi, la cellule emploi du Conseil régional, pour communiquer sur nos besoins et pouvoir aller au contact des demandeurs d'emploi pour aller présenter les métiers, présenter les cycles de formation et le processus de sélection.

M. RABIER, Président

Je crois que Monsieur LENFANT avait levé la main.

M. LENFANT, SUD-Rail

Nous avons parlé des écoles ASCT, est-ce en plus ? En plus des écoles qui sont prévues en février et mars ?

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Oui, oui, il y aura d'autres écoles en plus de celles qui sont prévues en février et en mars.

M. LENFANT, SUD-Rail

OK, savez-vous combien à peu près ?

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

En mai, sur Paris, on devrait avoir 8 mises en stage, pour l'instant c'est ce qui est prévu. Sur la partie Nord-Pas-de-Calais, la prochaine ça sera, sur la partie parisienne, enfin Paris et Amiens, mais c'est essentiellement pour Paris qu'on cherche des ressources. C'est le 9 mars la prochaine école et là on est sur 11 places. Côté Nord-Pas-de-Calais, c'est le 23 mars avec 10 places et pour l'instant c'est tout ce que j'ai de consolidé pour notre périmètre. Il y en aura d'autres, mais je ne les connais pas encore à ce jour.

M. LENFANT, SUD-Rail

Avec des autorisations de recrutements externes encore.

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Potentiellement, oui. Pour les écoles que j'ai annoncées qui sont certaines, celles que je viens d'annoncer jusqu'au mois de mars, on a une partie externe, une partie interne. C'est majoritairement quand même de l'interne. Par contre, pour les suivantes, on négocie au gré de l'alimentation de notre vivier. En effet, on travaille avec l'EIM sur des viviers conduite et des viviers trains et évidemment ce sont nos ressources internes qui priment par rapport aux ressources externes.

M. RABIER, Président

C'est hyper important ce que vient de dire Madame FABBRONI. Quelqu'un qui pour x raisons a un projet professionnel et veut être contrôleur, de surcroît si malheureusement il est soumis à une réorganisation et qu'il pourrait se retrouver en situation de transition professionnelle, autrement dit d'être sans poste temporairement, il est forcément prioritaire. J'ai envie de vous dire, c'est l'histoire de l'entreprise ça. À chaque fois qu'il y a eu des coups durs sur l'emploi, on a connu ça avec le fret, on a connu ça... C'est normal qu'on puisse proposer. Cela fait d'ailleurs partie du plan Solidarité Emploi. Il y a des notions de territoires, il y a des notions... Si on veut éviter de faire déménager tout un tas de gens, il faut qu'à un moment donné on puisse leur proposer aisément des cursus sur d'autres métiers et qu'on les anticipe. Donc ça va drôlement mieux quand il s'agit même de gens qui ne sont pas complètement soumis à une potentielle perte d'emploi, mais qui ont un projet perso et ça peut laisser de la place, à chaque fois, à quelqu'un qui, malheureusement, serait en transition professionnelle. Tout cela, c'est de la fluidité. Nous, on est en plein là-dedans avec tout ce qu'indique Madame FABBRONI, mais ça va être le programme général de rajouter de la fluidité. On est donc très en accord avec ce qu'on appelle les parcours pro où généralement il y a des questionnements. Nous, TER, on a vocation, je vous le dis, à continuer d'alimenter TER vers Voyages, TER vers Transilien, Ouigo. On n'est pas là pour bloquer les choses. Bien évidemment, il faut aussi qu'on fasse nos trains. Tout ça, ce sont des travaux qu'on mène en permanence, avec en particulier Voyages, pour que la fluidité... et qu'on ne bloque personne et pas simplement dans des cas particuliers, mais qu'il y ait quelque chose de naturel qui se passe. Cela fait partie du programme national et ça va normalement, je dirais, s'articuler autour de cela, mais on est, nous, d'ores et déjà depuis un certain nombre d'années, dans cette dynamique-là. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

C'est une façon macronesque que de dire « adaptez-vous, nous on avance et si vous n'êtes pas contents prenez la porte ».

M. RABIER, Président

Je ne suis pas d'accord.

M. WATTEBLED, CGT

Je parle de Boulogne, par exemple, Monsieur RABIER. Après toutes les démonstrations que les agents ont faites, que les organisations syndicales ont faites, concernant un non-déménagement, vous dites « on avance et adaptez-vous ». On comprend bien le message. Le message de FARANDOU, vous ne l'appliquez pas, on avance, on continue d'avancer, adaptez-vous, c'est ça que vous dites, en synthèse.

M. RABIER, Président

Je dis que ce qui fait la force du Groupe public unifié, et non plus ferroviaire, c'est cette capacité qu'a le cheminot, d'une façon générale, à s'adapter, mais ce sont des compétences, des qualités, et non des injonctions. Je suis encore abonné à La Vie du Rail moi, je regarde, parce que je connais celui qui fait les articles sur le Sud-Est... et je regarde de temps en temps les trucs. Je vois énormément, et souvent il y a un petit mémo sur le cursus professionnel de l'agent qui, malheureusement, parfois c'est le

dernier train, parfois c'est le décès. J'observe qu'il y a énormément de cheminots, mais je pense comme beaucoup autour de la table, qui ont commencé dans un métier, dans un endroit, puis qui ont suivi leur... et ce n'est pas simplement l'encadrement, c'est un ensemble de personnes... c'est ça la force de la boîte, c'est un vecteur extrêmement fort qui me donne en tout cas confiance par rapport à la bataille de la concurrence. Je ne fais pas de lien, mais en tout cas c'est un atout. On va continuer là-dedans. Pourquoi dis-je cela ? Parce qu'on a entendu depuis plusieurs années qu'à cause des activités tout se resserrait, qu'on ne lâchait plus les gens, que tout était bloqué... Je vous redis qu'on est attaché à cette histoire-là. D'ailleurs, le nouveau patron, Christophe FANICHET, de la SA Voyageurs, société dans laquelle on est maintenant tous, redit la même chose. Moi, ça me convient parce que c'est dans cet état d'esprit qu'on travaille et qu'on va nous demander de travailler encore plus et mieux. Je ne peux pas vous dire qu'on va coincer le système. On nous demande de le déverrouiller encore un petit peu plus. Madame BASSEZ.

Mme BASSEZ, CGT

Effectivement, on va alimenter Ouigo, on va alimenter Voyages. L'évolution vers Voyages est naturelle pour les ASCT, voilà, tout à fait, là-dessus on est d'accord. En revanche, je voulais vous demander comment, nous, allons-nous nous alimenter ? Parce qu'effectivement vous nous parlez des montées Voyages qui seront à combler chez les ASCT, là, dans la prochaine année. Sauf qu'on va reparler d'un sujet dont on parle à chaque CSE et dont Xavier parlait tout à l'heure. Il y a de nombreuses lignes non couvertes dans les roulements ASCT du Nord-Pas-de-Calais. Nous sommes en sous-effectif, donc, est-il prévu, dans ces écoles, de rajouter des mises en stage supplémentaires pour couvrir les effectifs manquants dans le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie.

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Sur Nord-Pas-de-Calais et sur Picardie, et notamment Paris, la situation est sensiblement différente sur Nord-Pas-de-Calais. On a surtout été marqué par une situation sanitaire qui a été très dégradée sur le deuxième semestre de l'année dernière, qui tend à s'améliorer depuis le début de l'année. Donc, tout d'abord, on a une expression de besoin qui est faite par Voyages, Transilien, Ouigo, à laquelle, effectivement, nous, on fait tout pour répondre favorablement, mais pas non plus au détriment de notre propre production. On essaye d'allier les intérêts de chacun, y compris évidemment de l'agent qui est au centre de tout cela et qui veut évoluer, mais pas non plus à n'importe quel prix. Pour ce faire, on attend de voir comment, également, on arrive à remplir nos écoles pour pouvoir s'engager sur les départs. Sur la partie Nord-Pas-de-Calais, comme je l'ai dit tout à l'heure, en effet on a un certain nombre de mises en stage, d'ailleurs davantage de mises en stage que ce qu'on prévoyait initialement en début d'année, pour pouvoir répondre à la problématique que vous venez de citer.

Mme BASSEZ, CGT

Pouvez-vous nous donner un ratio parce qu'on a quand même une grosse problématique au niveau des effectifs ? On est d'accord, c'est l'évolution naturelle pour pas mal d'ASCT, c'est très bien, mais on aimerait avoir un ratio. En effet, vous nous parlez de mises en stage pour mars, notamment pour les deux, pour Nord-Pas-de-

Calais et Picardie, sauf qu'on a déjà relevé... Il y a quand même un gros, gros manque d'effectif et vous nous parlez de situation sanitaire dégradée. Que voulez-vous dire par « situation sanitaire dégradée » ?

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

On a eu un absentéisme qui était plus fort sur la deuxième partie de l'année 2019 qui tend à s'améliorer. Par rapport à cette situation, il y a effectivement les mises en stage qui interviennent effectivement en février et en mars. Mais pour permettre des départs vers Voyages en début d'année, on a également formé des ASCT en intérim pour nous permettre de lâcher les agents vers Voyages comme c'était prévu, en attendant d'avoir les mises en stage. Sachant que ces agents-là nous aideront également pour la période de protocolaires et ils feront partie du vivier que l'on forme pour ensuite pouvoir aspirer des ressources sur nos recrutements externes.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord, donc quand vous parlez de situations sanitaires dégradées, je ne vais pas refaire le débat, des conditions de travail dégradées, de l'ambiance dégradée, de l'absentéisme... par contre, on ne peut pas résumer les problèmes d'effectifs chez les ASCT à une situation sanitaire dégradée. Il y a, aujourd'hui, des lignes de roulement qui ne sont pas couvertes. Il y a des lignes de roulement ASCT qui ne sont pas couvertes, qui sont donc couvertes par des agents de réserve qui eux, normalement, ont vocation à remplacer les agents qui sont en congés, qui sont en maladie, qui sont en formation... On est donc bien sur un problème de fond d'effectifs. Pas seulement sur un problème de situation sanitaire. Après, ça fait boule de neige, ça s'enchaîne. Je tiens à le repréciser, on va le redire autant de fois qu'il faudra, je pense, mais effectivement, n'oubliez pas que ça péjore vraiment le service et il faut vraiment intervenir sur la situation. Effectivement, on est quand même de moins en moins attractif et ça va être de plus en plus compliqué, je pense, de trouver des gens qui veulent venir chez nous.

M. RABIER, Président

Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

On aborde ce point à nouveau, mais je pense que ce matin je vous ai posé trois fois la question sur les effectifs chez les ASCT puisque ça a aussi des répercussions à la conduite. Je l'ai dit ce matin dans la déclaration, on demande de plus en plus souvent aux agents de conduite de circuler agent seul. Cela pose aussi un troisième problème, c'est le respect de la convention TER qu'on vient de signer avec le Conseil régional et dans lequel on a prévu un ASCT par train. Ça ne concerne donc pas uniquement les ASCT, ça a une répercussion sur tout et surtout sur le respect de la convention. Là, Monsieur RABIER, j'aimerais bien vous entendre quand même. Je vous ai posé la question concernant le manque d'effectif chronique chez les ASCT trois fois ce matin et vous n'avez pas répondu.

M. RABIER, Président

On a, et je ne m'en cache pas, depuis plusieurs CSE, en tout cas l'année dernière, indiqué qu'on était en difficulté sur Paris. La situation, nous la considérons, c'est le

point de divergence que j'ai avec Madame BASSEZ, comme beaucoup conjoncturelle et non pas structurelle. Néanmoins, on fait partie d'une des rares régions où effectivement, à l'exception de Paris-Beauvais – on verra ce que dira le cahier des charges que le Conseil régional élaborera par rapport à Paris-Beauvais – en tout cas on a, nous, une commande qui est normalement : on met un agent de train dans chaque TER. Cette commande, nous, on s'organise pour bien évidemment l'assurer avec, en particulier, tout ce qu'on vous indique. Il n'y a pas de miracle, on a dit qu'on veut garantir, continuer, et ça fait sens pour nous et pour les agents, je pense que c'est le parcours professionnel et je pense qu'on peut au moins se rassembler là-dessus. On a dit en même temps qu'il faut se mobiliser pour à la fois permettre des parcours pro internes qui doivent être prioritaires, notamment pour les cheminots déjà présents, mais qui sont en difficulté ou ceux qui souhaitent évoluer, et l'externe venant compléter. Après, on ne sera jamais d'accord, j'ai envie de vous dire, ce sont des débats que j'ai depuis que je suis dirigeant, sur le nombre qu'il faut par rapport au nombre que nous, on a dit qu'il fallait. Il y aura toujours un écart de perception sur le nombre qu'il faudrait qu'on soit pour assurer le service. Je ne vais pas rentrer dans les chiffres, je veux dire simplement que...

Mme BASSEZ, CGT

Toutes les lignes ne sont pas couvertes, Monsieur RABIER. Les lignes ne sont pas couvertes, comment pouvez-vous dire que l'effectif est bon ?

M. RABIER, Président

Je ne vais pas aller dans ce débat-là avec vous, mais nous l'aurons en aparté si vous le souhaitez. Nous, le Conseil régional, il nous demande, il nous dit « je tolère de manière exceptionnelle qu'il puisse y avoir de l'EAS au sens conducteur seul à bord », je ne sais plus comment c'est écrit dans la convention. On a déjà de l'EAS au sens technique, vous le savez. Les conducteurs, dès que c'est un matériel TES, ce sont eux qui opèrent. Le contrôleur présent étant chargé plutôt de missions commerciales. On a donc une tolérance, on expliquera sans doute le mois prochain, je laisserai Florent MARTEL dire que nous, on viserait que ça reste quand même autour de 1 %, pas plus. Cette notion d'exceptionnel, on ne veut pas que ça devienne délirant avec tous les problèmes qu'on évoque régulièrement. On est donc en train de faire les mesures. Ça doit être zéro, bien sûr, mais on sait bien qu'il y a quand même de temps en temps des aléas, des machins, des choses et mieux vaut faire circuler un train, même si pour une raison x on n'arrive pas à avoir un contrôleur que des gens mécontents. Nous, on pense que, dans l'ensemble général, certaines dispositions peuvent être moins défavorables que d'autres. Tout cela pour dire qu'il y a quand même cette année plusieurs dizaines, je veux au moins que vous preniez la mesure de cela, plusieurs dizaines de conducteurs qu'on veut recruter avec les méthodes qui ont été indiquées et on est dans une proportion quand même assez forte également côté contrôle. On n'est donc pas sur une année... je vous dirais « écoutez, non on a zéro autorisation, on n'a pas d'écoles, on n'a pas de mises en stage... », ce n'est pas le discours qu'on vous tient. On est sur une année que je qualifierais de très dynamique en matière de recrutements, en particulier roulants. Prenez au moins la mesure de cela. Pour la Commission Emploi, je n'ai jamais bloqué une Commission Emploi. Il y a eu la grève, on a vu les rapports de l'expert. Il y a maintenant une nouvelle dirigeante côté formation, moi je suis prêt à analyser avec lui dans quelles conditions on peut reprendre des échanges corrects et permettant à cette Commission d'être alimentée.

Je n'ai pas de problème avec ça et je l'invite à venir me voir. Il faut qu'il vienne me voir, comme on le fait avec d'autres parmi vous, puis on trouve des solutions. Je lui redirai tout à l'heure, en tout cas vous lui redirez si je ne le vois pas. On est dans une année dynamique. D'ailleurs, je vous le dis, dans vos connaissances, dans vos proches, dans vos voisins, dites-le. On est tous, à un moment donné, potentiellement des...

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Des acteurs ou vecteurs d'information. J'ai terminé pour les informations que je voulais vous communiquer.

Mme LE SAINT, UNSA-Ferroviaire

J'ai une dernière petite question peut-être, je voudrais savoir où on en est sur le périmètre du TER Hauts-de-France du programme compétences. Je vais relire ce qui avait été proposé : « *SNCF Mobilités s'engage à apporter au sein des territoires des réponses adaptées aux salariés concernés par des mesures d'évolution de l'emploi en vue d'anticiper et de sécuriser leur parcours professionnel* ». Ça me semble être particulièrement judicieux d'en parler autour de la table étant donné qu'on a parlé des fermetures de résidences, on a aussi parlé des pertes de postes sur le périmètre de l'ex-ERC Picardie, donc j'aimerais savoir comment cela s'inscrit sur notre périmètre s'il vous plaît.

M. RABIER, Président

Vous avez raison d'évoquer ce point et j'aurais dû le faire, je vous remercie. La démarche dite compétences ou le programme dit compétences, nous faisons partie pour des raisons... on attendait que la convention soit finalisée, la grève, le machin, ensuite il y a une démarche nationale, tout cela a pris du temps. J'ai eu un mail hier ou avant-hier là-dessus, ce qui me permet de vous répondre. On a une première réunion en avril pour la lancer. Ce qui veut dire qu'on verra le calendrier parce que j'avais même prévu un CSE extra là-dessus parce qu'il faudra qu'on rende compte de ces trucs. Ça vise à donner la vision GPEC, gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, sur les deux ou trois ans. Ce n'est pas une vision de quatre ou six mois. On est sur une perspective. Ce qui nous permettra, notamment, j'évoquais tout à l'heure le programme Solidarité Emploi, cette démarche-là est en fait à faire par toutes les activités, j'ai envie de dire toutes les sociétés, aujourd'hui, sur un même bassin. Cela permettra à chacun, quand on aura un peu communiqué, et pas simplement au travers des élus que vous êtes, mais d'une manière générale, en disant « voilà, ça, c'est les métiers qui recrutent dans les deux ou trois ans », la pyramide des âges, les conducteurs, les agents d'escala... Il faut que les gens puissent se situer et savoir où il y a du boulot à la SNCF. Moi je suis agent du matériel, j'ai envie de faire autre chose, je n'ai peut-être pas envie de faire trente ans de matériel, qu'est-ce qui se propose à moi. Voilà, chacun peut avoir des projets. Comme on veut mettre de l'huile, de la fluidité, cela nécessite d'éclairer les agents. Quand je dis les agents, il s'agit de tous les collègues, y compris l'encadrement. On va donc faire ce travail, on va être épaulé. C'est un travail extrêmement, j'ai envie de dire, précis et méthodique. Il a déjà été opéré dans d'autres régions et vous serez complètement informés, voire associés à ces travaux-là. Je ne peux pas vous en dire plus, ça va commencer, la première réunion aura lieu en avril. As-tu d'autres éléments Valérie ?

Mme FABBRONI, Responsable Département Emploi et Compétences

Non, simplement, on fait effectivement plutôt partie des dernières régions qui rentrent dans le programme pour les raisons qu'on vient d'expliquer. Néanmoins, alors c'est à une échelle plus réduite et c'est moins professionnalisé, mais on a des temps d'échanges réguliers avec les autres acteurs du territoire pour connaître leurs besoins sur l'année à venir. C'est ce qu'on a fait là en début d'année, de sorte à pouvoir orienter en fait nos agents également vers les activités sur le territoire où on sait qu'il y a des besoins. Voilà, ça reste à une échelle plus modeste, mais on travaille déjà dans ce sens-là.

Mme LE SAINT, UNSA-Ferroviaire

Est-ce qu'on est en train de se dire que ce dont on a tous pu entendre parler – à savoir l'arrivée d'un nouveau, je vais dire ça avec mes mots, vous ne me reprendrez pas, d'un nouveau DRH transverse territorial -, ça se recouperait avec ce programme-là ?

M. RABIER, Président

Oui et non. Il n'y aura pas de création de poste d'un DRH transverse. On est sur une dynamique plutôt de réduction des frais généraux, ce n'est pas la première fois qu'on en parle. L'entreprise réfléchit, c'est une mission qui a été confiée à Claude SOLARD, je pense que c'est un dirigeant que vous connaissez qui a travaillé dans cette région. Il était au fret et il a eu un parcours assez riche. Claude SOLARD, qui dernièrement pilotait Gares & Connexions avant la création de la nouvelle société anonyme maintenant intégrée à Réseau, est en charge, charge confiée par Jean-Pierre FARANDOU, de ce qu'est la notion de délégué territorial. C'est un rôle qui pourrait échoir au directeur de région TER qui est le nôtre. Pourquoi dis-je cela ? Parce que derrière, il y a un volet emploi que vous évoquez à travers votre question. Quand j'écoute Jean-Pierre FARANDOU, je ne suis pas tous les jours avec lui, mais je l'ai déjà entendu évoquer ce point, son idée, c'est exactement ce qu'on se dit depuis tout à l'heure : il faut favoriser, il faut le droit au vivier, il faut qu'un agent puisse voir venir les choses, qu'il soit davantage informé et en capacité de faire des choix éclairés en fonction des perspectives qui pourraient se proposer à lui et en fonction de ses choix à lui. Je ne suis pas mobile géographiquement, je le suis, j'ai envie de faire ça, il y a, ou pas, des opportunités, voilà. Il faut qu'on puisse, à un moment donné, l'éclairer. Aujourd'hui, vous avez bon nombre d'agents, et ce n'est pas de leur faute, qui sont un peu dans l'expectative parce qu'on n'a jamais été complètement à l'aise pour leur dire, en transparence, voilà ce qui se propose pour toi dans les trois ans, dans les cinq ans, va plutôt là-dedans... C'est presque un travail, j'ai envie de dire, d'orientation. À un moment donné, tu es ici, tu es là, comment vois-tu ton truc et on le fait pour tout un chacun. C'est la période des entretiens annuels avec mes collaborateurs et à un moment donné on se projette. Il faut qu'on puisse, pour chacun, proposer cela. Ce que dit Jean-Pierre FARANDOU, et c'est une des missions de Jacques RASCOL, pour le coup cette notion de territoire fait sens pour... on ne va pas revenir aux régions d'avant, multimétiers avec Réseau, tout cela, je connais les propositions de la CGT, on ne reviendra pas là-dessus. Mais, quand même, qu'il y ait quand même quelqu'un qui soit un peu chef de file, qui prenne un peu le lead, ça pourrait - je mets du conditionnel Madame LE SAINT - ça pourrait échoir, on va dire, à TER. A TER, qui est-ce ? On va attendre que les décisions soient prises, que l'audit soit... On fait déjà des choses aujourd'hui, au sens territorial du terme avec l'EIM, nous travaillons bien avec la

patronne de l'EIM qui est Laurence ROCHER. D'ailleurs, on a plutôt de bons résultats. On n'est pas là pour se jeter des fleurs, mais quand on vous dit qu'il y a soixante personnes qui ont retrouvé du boulot grâce aux équipes qu'on a renforcées chez Valérie FABBRONI ou à l'EIM, ces gens-là, croyez-moi, ils ont plus la banane que dans la situation où vous êtes un peu, excusez-moi du terme, en chômage interne. Ce n'est pas facile à vivre ces périodes de transition entre deux postes pour x raisons, inaptitudes ou autres, c'est même assez dur à vivre. Donc plus tôt on anticipe, mieux on les prend en charge, plus vite ils retrouvent un vrai poste, mieux c'est pour tout le monde. C'est vraiment cela qui nous anime et ça fonctionne quand tout le monde se met autour de la table et que l'agent est acteur. C'est donc vraiment une conjonction de : je t'aide, mais toi aussi tu fais un pas, tu t'ouvres sur des trucs que tu n'as peut-être pas imaginés... Tout cela, il faut que ce soit fluide, ça fonctionne déjà. Ce n'est pas un vœu ce que je vous dis, mais il faut qu'on l'amplifie, il faut qu'on l'organise mieux. Cette notion de territorial va prendre de la valeur dans les mois à venir, sous quelle forme, je n'en sais rien.

Mme LE SAINT, UNSA-Ferroviaire

Très bien, merci. Pour l'information, merci. Après, pour les EIM, de toute façon, ça va mieux, tant mieux, mais heureusement, parce que ça pouvait difficilement être pire quand même. Par ailleurs, un deuxième sujet qu'il faudra adosser à tout ce dont on vient de parler là, c'est la formation à disposition des agents pour évoluer sur le territoire dans d'autres métiers.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur RABIER, simplement, la question venait de l'UNSA, je suis quand même étonné que vous répondiez aux propositions de la CGT.

M. RABIER, Président

Je réponds aux besoins de l'entreprise et des agents, je ne suis pas dans les propositions.

M. ROTOLO, RS CGT

Vous connaissez bien les propositions de la CGT en tout cas.

M. RABIER, Président

J'écoute les propositions de toutes les organisations syndicales. Je ne vais pas dire que je les partage, je les connais en partie ou pour la plupart, oui.

M. WATTEBLED, CGT

Dans le constat que vous faites, on s'approche justement d'une proposition d'un territoire géographique territorial pour faire fonctionner en synergie le service ferroviaire. Ce n'est pas déconnant ce qu'on proposait en 2014.

M. RABIER, Président

Si je ne prends que ce bout-là de votre phrase, Monsieur WATTEBLED, je suis d'accord avec vous, mais que ce bout-là, pas ce qu'il y a eu avant depuis x CSE.

M. WATTEBLED, CGT

On a bien en tête, tous, la devise du chemin de fer, c'est faire et défaire, c'est la devise du chemin de fer. D'ailleurs, c'est pour cela que Monsieur NOGUÉ revient aux affaires. Un ex futur DRH, bref.

M. RABIER, Président

Je vous propose de passer au point qui concerne l'agrément du Service de Santé au Travail et je laisse la parole au Docteur VASSEUR.

Information sur le renouvellement de l'agrément du Service de Santé au Travail 2020

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Il s'agit d'une information. Le fonctionnement du Service de Santé au Travail est subordonné à l'obtention d'un agrément qui est donné par la Direction régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi, c'est-à-dire de la DIRECCTE. C'est donc le directeur régional de la DIRECCTE qui donne l'agrément après avis du médecin inspecteur du travail. Concernant l'entreprise SNCF, qui est une entreprise nationale, c'est la DIRECCTE d'Ile-de-France qui donne cet agrément. L'agrément est donné pour une période de cinq ans et doit donc être renouvelé à ce terme. Le service médical est en contact avec la DIRECCTE depuis à peu près deux ans, donc de nombreuses réunions ont eu lieu et la DIRECCTE a fait part de remarques, de désirs de contraintes, de façon à pouvoir obtenir cet agrément. Sur le plan timing, le dossier de demande d'agrément a été déposé en janvier après avoir eu l'aval du CCGPF en décembre et la DIRECCTE a quatre mois pour donner son avis donc nous aurons l'avis à la fin du mois de mai 2020. Dans les contraintes posées par la DIRECCTE, il y a d'abord l'information des 33 CSE sur ce renouvellement. Il y a, deuxièmement, le développement de l'activité du binôme médecin/infirmière, c'est-à-dire de la délégation d'actes avec la réalisation des visites d'information, de prévention et maintenant également les visites intermédiaires. Troisièmement, il y a la nécessité de l'augmentation du nombre de salariés suivis par chaque médecin. La DIRECCTE ne comprenait pas très bien que, disons il y a cinq ans, lorsqu'ils ont donné l'agrément, le médecin suivait environ 1600, 1800 agents, nous sommes aujourd'hui autour de 2000. La DIRECCTE voudrait que l'on se rapproche le plus possible de ce qui se fait en services interentreprise. C'est-à-dire entre 4000 et 5000 personnes. On n'ira pas jusque-là, mais l'agrément pourrait dépendre d'un nombre qui serait, on va dire, à 3000. Voilà un petit peu le contexte actuel.

M. ROTOLO, RS CGT

Une question, en calculant bêtement, si on veut augmenter le nombre d'agents par médecin, il faut diminuer le nombre de médecins, c'est bien ce que vous êtes en train de nous dire, on est clair.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

C'est une possibilité.

M. ROTOLO, RS CGT

Ou on augmente le nombre de cheminots.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Tout à fait.

M. ROTOLO, RS CGT

On s'oriente encore une fois sur une baisse des moyens de la médecine du travail.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Pour le coup, c'est une instance qu'on ne maîtrise pas du tout. La DIRECCTE, on ne la maîtrise pas du tout, mais leurs desideratas sont ceux-là. Sur le plan du CSE Mobilités Hauts-de-France, il y a neuf médecins qui sont en charge des effectifs. La répartition des effectifs, je ne vais pas reprendre tous les documents parce que ce serait lassant et que vous les avez eus. Il y a environ 60 % dans le Nord-Pas-de-Calais, 30 % Picardie, 9 % au niveau de Paris Nord. Ce qui est pris en compte également au niveau de la demande d'agrément, c'est l'organisation premièrement des cabinets médicaux. Ça, c'est du standard. L'organisation, qu'elle soit logistique, qu'elle soit en matériel, qu'elle soit en moyens humains, donc médecins, infirmières, équipement. Pour les médecins, le temps médical mis à disposition est calculé sur un temps moyen de 20 minutes par consultation et sur 150 demi-journées par an d'actions en milieu de travail, ça, c'est le Code du travail. Le personnel infirmier, on distingue les établissements industriels des autres. Dans les établissements industriels, il y a une infirmière entre 200 et 800 salariés puis une par tranche de 600. Dans les autres établissements, c'est une entre 500 et 1000 et une par tranche de 1000 supplémentaires. Ensuite, il y a un chapitre sur la formation des professionnels de santé, que ce soit les médecins du travail, formations qui peuvent être internes à l'entreprise, qui peuvent être aussi externes, sur le personnel infirmier. Enfin, sur la mise en place de la délégation d'actes qui fait suite au décret de décembre 2016 et qui commence à se mettre en place progressivement. Voilà ce que je voulais dire sur un plan général.

M. ROTOLO, RS CGT

Simplement une question, il n'y a pas un avant et un après avec les propositions que vous avez faites à la DIRECCTE sur l'organisation de la médecine du travail sur notre région ?

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Alors, les propositions qui ont été faites et les redistributions, parce qu'il y avait deux éléments au départ qui étaient la création des CSE et le fait qu'il y avait trop de médecins pour certains CSE. Par exemple, au niveau fret, pour je ne sais plus combien d'agents, 7500, il y avait 53 médecins, ce qui était difficilement gérable. On a donc refait un découpage. Il y a aussi eu le départ de certains médecins. Les propositions ont été faites et l'agrément en tiendra compte et justement, on ne sait pas comment la DIRECCTE va donner... si elle donne l'agrément, c'est avec nos propositions.

M. RABIER, Président

Madame DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Oui, j'avais juste une question. On avait déjà évoqué cette problématique il y a plusieurs mois sur le fait qu'il manque un médecin pour l'ERC TER Picardie, mais également pour l'ET Hauts-de-France, parce que là on voit que c'est Docteur x.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Oui, là ce n'est pas vraiment le propos puisque là on est dans le renouvellement d'agrément, mais on en a déjà discuté. On a recherché un médecin pendant toute l'année 2019, malheureusement sans succès. Actuellement, il y aurait peut-être, mais c'est toujours du conditionnel, puisqu'il y aurait éventuellement un candidat médecin que je reçois demain. Après, il faut voir les possibilités d'effectifs, les possibilités géographiques, donc c'est assez complexe. Il faut aussi anticiper, ce qu'on était en train de faire, mais qui est difficile, les prochains départs de médecins.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Ok, merci beaucoup. Par ailleurs, j'avais une autre question. Que pensez-vous, vous, en tant que médecin, de ce dossier ?

Dr. VASSEUR, Médecin de région

On avait un effectif un petit peu plus bas parce qu'on avait une population particulière, des situations géographiques particulières. Le fait de l'augmenter légèrement tel qu'on est aujourd'hui, ça ne pose pas de problèmes particuliers. Après, il faut qu'il y ait la mise en place des visites d'information, de prévention, de façon à pouvoir dégager, parallèlement, du temps. Il est évident qu'on arrive après à un moment où on est en flux tendus et qu'il ne faut pas qu'il y ait un grain de sable dans le mécanisme, comme on le voit parfois avec des infirmières où tout est bien calculé et il suffit d'une ou deux maladies, quelque chose comme ça, et on est très, très ennuyé.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Ne tombez pas malade alors.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Voilà.

M. RABIER, Président

Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Pour me souvenir de travaux en CHSCT, encore une fois, on discutait souvent des postes de travail dans l'entreprise avec les médecins du travail. Ils étaient souvent changés et les médecins n'étaient pas au courant des postes de travail des agents. Je ne sais pas s'il y a une amélioration là-dessus. Par contre, je sais que ça change encore énormément donc c'est peut-être quelque chose voir aussi. Quand vous parlez du temps sur le terrain, des analyses de postes, du travail avec moins de médecins, une zone beaucoup plus grande, j'ai du mal à comprendre comment vous allez pouvoir analyser les problématiques terrain.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

En fait, au niveau des postes de travail, c'est par rapport à la fiche d'entreprise, la réalisation de la fiche d'entreprise qu'on essaie de faire, de reprendre et puis de faire des fiches les plus précises possible parce qu'on se rend compte qu'il y a énormément de travail. D'autant plus depuis la définition des SIS et des SIR. Il y a des établissements où on a énormément de mal à se repérer en avancées. Là, ce n'est pas le sujet ici, mais on a des établissements où tout le monde est exposé à certains produits, y compris la secrétaire, y compris le directeur d'établissement. Il y a beaucoup de choses qui sont à remettre quand même à l'étude. Ça, on le refait petit à petit avec les COSEC. Quant aux postes de travail, je parle personnellement sur Calais, l'infirmière qui effectue maintenant aussi beaucoup les visites d'information, de prévention et intermédiaires est de plus en plus sur le terrain.

M. SMAGHUE, CGT

Moi je proposerais que les médecins travaillent... si on peut faire une commission avec les CSSCT, essayer de voir les fiches de poste et identifier les risques parce que... au niveau de la médecine du travail, pour moi c'est...

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Théoriquement, lors de la visite médicale, chaque personne doit venir avec sa fiche de poste et ses expositions. On en est encore très, très loin là.

M. SMAGHUE, CGT

On est d'accord.

M. RABIER, Président

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Simplement, on parlait ce matin de l'intensification du travail de nuit au Technicentre. Je pense que là vous avez toute pertinence, le corps médical, à émettre un avis.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Ça a été fait.

M. WATTEBLED, CGT

C'est bien parce que nous on ne l'a pas eu.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Ça a été fait par rapport au Technicentre de Calais, par rapport à un établissement, ça a été fait.

M. WATTEBLED, CGT

Ça démontre, Monsieur RABIER, que le dialogue... parce que je pose la question en ayant déjà la réponse, ça veut dire que c'est confirmé. Les élus du personnel n'ont pas été consultés ou n'ont pas eu les informations nécessaires à cet avis médical. Simplement, à la CGT, on a une revendication sur le travail de nuit, je vous l'ai déjà évoquée et je pense qu'elle est commune à beaucoup, c'est que lorsqu'on peut éviter le travail de nuit, on doit l'éviter pour protéger sa santé. Je pense que le corps médical

va plutôt dans ce sens-là. Dès lors qu'on n'a pas une production face à une organisation, on ne peut pas mettre une organisation en place. Le fond du débat il est là. Quelle production pour une organisation ? Passer en force, ça n'amène que du conflit et pas de solutions.

M. RABIER, Président

Y a-t-il d'autres questions concernant ce point lié à l'agrément ? Quand aurons-nous la réponse sur l'agrément ?

Dr. VASSEUR, Médecin de région

Fin mai.

M. RABIER, Président

Fin mai. Par ailleurs, pour ma gouverne, y a-t-il une option et que se passe-t-il si on n'obtient pas l'agrément ? C'est une question que je me pose.

Dr. VASSEUR, Médecin de région

C'est une question qu'on s'est déjà posée. Il semblerait quand même, d'après les dernières réunions, que l'avis favorable soit plutôt attendu. Je pense que, sous réserve des contraintes et tout, nous l'aurons. Si nous ne l'avions pas... si nous ne l'avions pas eu, c'est très compliqué parce qu'on ne peut pas fonctionner sans agrément et éventuellement, après, chaque SA peut demander à avoir son service et repartir dans une forme d'interentreprise. Là, la DIRECCTE a accepté la notion de... et c'est pour ça qu'il y a une demande d'agrément de groupe, pour que l'on reste un service autonome du groupe ferroviaire. Alors ça pourrait avoir aussi un avantage, c'est qu'on pourrait être amené à suivre les salariés intérimaires des entreprises extérieures et tout cela. Ça, ça pourrait avoir un côté positif sur notre activité.

M. RABIER, Président

OK, je vous remercie.

M. WATTEBLED, CGT

On est en train de revenir en arrière par rapport à toutes les avancées sociales, et la médecine du travail en fait partie. On est en train de revenir en arrière sur plein de sujets et c'est plutôt dramatique. Quoi de mieux pour une entreprise que d'avoir un personnel en bonne santé, suivi médicalement et épanoui au travail, quel bonheur pour une entreprise !

M. RABIER, Président

Je partage, nous sommes attachés, ça a été rappelé par le médecin de région, à un service médical unique du Groupe Public Unifié, de toutes les sociétés anonymes du Groupe Public. Je reste attaché à cela au nom de TER et comme le médecin vient de le rappeler. Je vous remercie, je vous souhaite une bonne fin d'après-midi. Pour ceux qui sont à la Commission économique, faites-nous passer les noms dans l'équipe de Karim pour qu'on puisse organiser cela au niveau logistique pour le 18 mars s'il vous plaît.

La séance est levée à 15h30.