

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 29 MAI 2020

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. MARTEL, Directeur production	
Mme FABBRONI, Responsable Dpt Emploi et Compétences	
Dr. VASSEUR, Médecin de Région	
M. TONNERRE, Pôle sécurité	
M. PERCEBOIS, Pôle prévention	
Mme MARQUET, Direction de ligne TER Paris Hauts-de-France	
Mme GIRAULT, Pôle formation	
Mme LAMBERT, RS	
Mme THIEBAUT, RS	
Mme BULTHE, RS	
M. QUILLET Arnaud	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	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		M. WILLAEYS	CGT	
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		M. FRANCOIS	Sud Rail	
Mme MIET	Sud Rail		Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUIN	Sud Rail		M. HIAUX	Sud Rail	

M. LENFANT	Sud Rail		Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELINÉ	Sud Rail	E	M. PLATEAUX	Sud Rail	V
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail		Mme PLESSY	Sud Rail	
Mme LE SAINT	UNSA Ferroviaire	E	M. LEVENT	UNSA Ferroviaire	V
Mme COQUERIAUX	UNSA Ferroviaire		M.MASSE	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Ferroviaire		M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	V
M. MIENS	UNSA Ferroviaire	E	Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Ferroviaire		M. LEMOINE	UNSA Ferroviaire	V
M. TOURNAY	UNSA Ferroviaire		Mme DE SOUSSA	UNSA Ferroviaire	
M. DELECOEULLERIE	FO	E	Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO		M. FERTÉ	FO	
M. TAILLEZ	CFDT		Mme MARTIN	CFDT	V
Mme MANIER	CFDT	E	M. FOSSIER	CFDT	

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

M. ROTOLO	CGT	Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des chemins de fer
	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 vendredi 29 mai 2020

1) Informations en lien avec la situation sanitaire liée au COVID-19	28
a. Actualités générales ;	28
b. Éléments régionaux chiffrés des agents touchés par le COVID-19 ;	28
c. Plan de transport et son évolution ;	28
d. Reprise de l'activité des services supports dans les bâtiments régionaux ;	28
e. Recueil de l'avis du CSE TER Hauts-de-France concernant les mesures applicables en matière de repos pour le mois de mai.	32
2) Informations de Monsieur le Secrétaire	33
3) Informations de Monsieur le Trésorier	35
4) Informations de Monsieur le Président	35
- Information sécurité	35
- Informations commerciales	35
- Informations sur la régularité et la production	35
5) Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi (2e trimestre)	35
6) Point d'étape sur le projet d'intégration du secteur produit train de PN à la DL TER PHDF	42
7) Questions/Réponses	55

La séance est ouverte à 9h.

M. RABIER, Président

Je vous propose d'ouvrir ce CSE du 29 mai 2020 et nous allons commencer par l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Bonjour à tous. Pour la CGT, David WARTELLE remplace Jérôme DECLERCQ et Xavier WATTEBLED remplace Daisy DERAÏN.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Bonjour à toutes et à tous, Sylvain PLATEAUX remplace Vincent EUDELIN.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Bonjour à toutes et tous, Monsieur Marc LEVENT remplace Monsieur MIENS Stéphane et Monsieur Jacky GAUDEAU remplace Madame Hélène LE SAINT.

M. FERTÉ, RS FO

Bonjour. Je n'ai pas eu le temps de vérifier, car je viens d'arriver, mais normalement la délégation FO sera composée de Madame DEDISSE et de moi-même.

M. VÉZARD, RS CFDT

Bonjour à tous. La délégation CFDT est composée de Madame MARTIN qui remplace Madame MANIER, de Monsieur TAILLEZ et de moi-même.

M. RABIER, Président

Petit rappel d'usage, mais nous commençons à être un peu expérimentés. Si d'aventure vous avez un blocage de connexion, patientez une dizaine de secondes. Pour la qualité des échanges, on essaie de parler de manière claire et concise en désactivant le micro quand on ne parle pas. L'usage de la caméra n'est pas complètement recommandé par rapport au flux dans les réseaux.

Sur ce CSE, un point fort en entrée sur la situation sanitaire, ses conséquences et ses plans de transport.

Après les informations habituelles du secrétaire, trésorier et président, un point sur l'emploi et la formation, il y a quand même des choses intéressantes à partager. Ensuite un point d'étape sur ce qu'il se passe sur la Direction de nos lignes, Paris. Madame MARQUET interviendra pour nous dire sur quoi elle travaille avec l'axe TGV.

En accord avec monsieur le secrétaire, nous n'avons pas mis d'heure de fin, car c'est toujours compliqué de savoir exactement. Soit en fonction de l'avancée du traitement des points, on sait que l'on peut terminer aux alentours de 13h et l'on aurait traité tous les points. Soit on sent que ce n'est pas possible – et ce n'est pas grave – auquel cas nous ferons une coupure et nous reprendrons pour sans doute le dernier point en tout début d'après-midi.

Avant de commencer, avez-vous des déclarations liminaires ?

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La crise sanitaire que nous subissons depuis plusieurs mois est révélatrice, si besoin était, de la fragilité du modèle libéral exacerbé par des années de politiques d'austérité en matière d'investissement et de services publics, aux seules fins de rentabilité financière.

Cette crise rend de façon très visible, le rôle, de plusieurs piliers de notre société que sont l'État, notre système de protection sociale et nos Services publics.

Comme ses prédécesseurs, ce gouvernement reste obnubilé par la satisfaction des marchés financiers et du patronat, ce qui a pour conséquences, des années de politiques d'austérité, la casse des Services publics et la priorité de la productivité au détriment des conditions de vie et de travail des Salariés, et plus globalement de la population.

Dans cette période de crise, nous n'avons eu de cesse de dénoncer à tous les niveaux de l'État et de l'entreprise notre opposition aux mesures dérogatoires au Code du travail.

Ces mesures vont en effet à l'encontre de la prévention de la Santé des Cheminots et des travailleurs, pour ne servir que l'intérêt du patronat et des actionnaires.

La CGT se préoccupe aussi de l'après, de la reprise d'activité, c'est bien ce que font les militants CGT quotidiennement sur le terrain.

Même si certains nous qualifient de « Lamentables CéGétistes de Base », nous continuerons à agir pour garantir la préservation de la Santé de nos collègues face aux volontés de certains d'accélérer plus que de raison les reprises d'activités.

Les propos du président de la République appelant à : « des décisions de rupture » et à placer « des Services publics en dehors des lois du marché » ne peuvent rester lettre morte, mais être suivis d'actes concrets.

C'est pourquoi la Fédération des Cheminots CGT a produit son cahier revendicatif « sortie de crise, sortie de casse » qui cible en 14 pages nos revendications pour que les Cheminots participent à leur avenir.

D'autant que la réalité apparaît beaucoup moins reluisante que la communication d'entreprise.

En pleine crise, le Président FARANDOU, nous annonce des larmes et du sang pour la suite, je résume, il faut renflouer les caisses, la reprise totale de la production n'est pas pour demain, donc il faut tailler dans les effectifs Cheminots, notamment dans l'encadrement et les embauches prévues !

La situation de l'emploi déjà mise à mal par les trajectoires financières de ces dernières années s'est fortement dégradée et ne permet pas d'assurer la production dans de bonnes conditions.

L'arrêt des recrutements dans de nombreux métiers et filières ces derniers mois, nécessite un plan de rattrapage massif.

La priorité doit aussi porter sur le recrutement des intérimaires, CDD et alternants et la réhumanisation des gares et des trains.

Sur le sujet de la réhumanisation, il est impératif que dans cette période de crise, que les gestes barrières soient respectés et appliqués notamment dans les trains.

Aujourd'hui, la présence d'un ASCT à bord des trains démontre que vous respectez dans cette période votre obligation légale en tant que service public de faire appliquer le port du masque et la distanciation à bord des trains.

Reste l'axe « PARIS NORD-BEAUVAIS » où les effectifs, actuellement, sont suffisants pour assurer la présence d'un ASCT à bord de tous les trains et ainsi pouvoir réaliser la pédagogie nécessaire auprès des usagers, sur le port du masque.

Pour le coup, de réelles discussions ont commencé avec la Direction et nous avons des propositions à vous faire, nous restons à votre disposition afin d'en discuter.

Nous rappelons, et ceci dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs, que la CGT a toujours revendiqué la présence d'un ASCT à bord des trains.

Tous ces sujets portant sur l'Emploi devront être abordés lors de la consultation sur le BLOC 3 et les informations doivent nous être transmises le plus rapidement possible, vous devez ces informations aux élu-e-s.

Par ailleurs, la réduction des investissements annoncés par le président ne doit pas se traduire par l'abandon de milliers de km de « petites lignes » faute de financement que ce soit par l'État ou dans le cadre des Contrats de Plan état/Région et in fine faire l'objet d'un transfert de gestion aux régions et à des gestionnaires d'infrastructure tiers.

Nous attendons des engagements, quant au maintien et au développement de ces lignes essentielles à l'exemple de la ligne « Valenciennes-Cambrai-Douai » ou encore « l'Etoile de Saint-Paul ».

Soyez assurés que nous n'allons pas rester l'arme au pied, puisqu'au plus haut niveau de l'État, on nous le dit « nous sommes en guerre ! »

C'est pourquoi la CGT revendique :

- Un plan de recrutement et une trajectoire Emploi pour répondre aux besoins de la production.*
- Un plan de rattrapage des recrutements et des formations initiales et continues.*
- La régularisation d'intérimaires, CDD, alternants.*
- La réinternalisation d'emplois dans tous les métiers.*

La crise qui touche notre pays a mis en évidence et de façon criante que les salariés en première ligne, tant ceux du domaine de la Santé que ceux qui participent à la satisfaction des besoins fondamentaux sont celles et ceux qui sont les moins bien payés.

Pour la CGT, la reconnaissance de l'engagement des agents passe aussi par une revalorisation des salaires, gelés depuis maintenant 5 ans.

Et pourtant, la NAO sur les salaires qui devait être avancée à avril n'est toujours pas convoquée.

Les dispositifs d'intéressement, ou encore les primes et autres gratifications individuelles indexées sur l'atteinte des objectifs pourraient à l'évidence être réorientés vers le salaire des cheminots de tous les collègues.

La CGT exige une augmentation générale des salaires, dans le cadre de NAO à convoquer d'urgence.

Sur le plan social, la ponction de 6 jours de repos aux Cheminots génère un fort mécontentement dans le corps social. Ils doivent donc leur être rendus. Nous y reviendrons dans la journée.

De même, le télétravail non cadré ou encore la digitalisation des relations sociales, des instances et autres réunions virtuelles ne sauraient constituer un mode d'organisation durable dans l'entreprise.

Enfin, malgré la volonté affichée de jeter les bases d'un dialogue social en rupture avec les pratiques de ces dernières années, force est de constater que les mauvaises habitudes perdurent, à l'image des CSSCT qui ne fonctionnent pas comme elles le devraient.

Par exemple, depuis leur mise en place, aucune ICP ou visite de chantier n'a été effectuée.

Pourquoi les EVRP ou EVRPS ne sont pas conduites avec la participation des mandatés comme prévu dans le RH 805 et RH 970 ?

Pourquoi nous est-il impossible de déclencher une CSSCT extraordinaire ?

Par ce comportement, l'entreprise nous lie les mains en matière de prévention.

Comment expliquer la différence entre ce qui se dit dans les instances et ce qui est dit aux cheminots sur le terrain ?

Doit-on passer systématiquement par le droit d'alerte à l'exemple de celui de Dunkerque ou de Creil, pour un entamer un semblant de dialogue social.

Et que dire du comportement de certaines directions, qui dans cette période de crise, tentent de faire passer en catimini de vieux projets comme celui des assistants RET afin de combler les manques d'effectifs créés par vos réorganisations.

La CGT exige un dialogue social plus constructif et structuré.

C'est tout le sens de l'investissement des militants CGT au travers de nos instances.

Monsieur le président, La CGT a été, depuis le début de la crise, partout à l'initiative de propositions pour que la continuité du Service public ferroviaire se fasse avec l'assurance que la sécurité ferroviaire et la protection des Cheminots sont la priorité de l'entreprise.

Enfin, cette crise a mis en évidence la nécessité de disposer de Services publics de qualité, dont les trois grands principes que sont la continuité, l'adaptabilité et l'égalité de traitement ont permis de répondre aux besoins de la Nation en ces temps troublés.

Une autre organisation de la production, plus transversale et intégrée permettrait de renforcer l'efficacité du service public ferroviaire.

On peut légitimement s'interroger sur la réponse qui aurait été apportée par des opérateurs privés dans le cadre de cette crise sanitaire et économique.

En l'absence de profit et de rentabilité, le service aurait probablement été stoppé !

Plusieurs entreprises ferroviaires ont d'ailleurs annoncé reporter leur arrivée sur le « marché », avec, par exemple, FLIXTRAIN qui renonce à exploiter plusieurs liaisons pour lesquelles il avait manifesté son intérêt. Les entreprises ferroviaires privées (EFP) de fret ne sont pas en meilleure posture...

Il apparaît dès lors que la concurrence n'est pas la solution, mais bien le principal problème.

Monsieur le président, je vous remercie de votre écoute attentive et attends vos réponses aux questions CGT.

M. VÉZARD, RS CFDT

Monsieur le Président, avant notre déclaration nous avons une petite demande à vous faire. Nous souhaitons faire une minute de silence pour le collègue ASCT Paris Nord qui est décédé, avec votre accord et celui des autres organisations syndicales. Même si l'agent ne faisait pas partie de notre CSE, nous présentons tout notre soutien aux collègues qui l'ont découvert et ont été choqués par cette découverte.

M. RABIER, Président

Je m'associe à cette demande, et je vous demande à tous de faire une minute de silence, s'il vous plaît.

Une minute de silence est observée.

M. VÉZARD, RS CFDT

Merci, monsieur le Président. Par contre, je viens de voir que la délégation FO a une déclaration. Si cela ne dérange personne, je vais les laisser parler avant moi pour respecter l'ordre de parole.

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

« L'état d'urgence sanitaire apparaît chaque jour davantage pour ce qu'il est au fond, une remise en cause des libertés démocratiques et des acquis des salariés. On peut se regrouper par centaines dans les trains du quotidien et des locaux de travail. On peut se regrouper en famille et sans limites de l'ombre. On peut se regrouper dans les lieux de culte.

Pour le reste, on ne peut pas se rassembler à plus de dix personnes. Travail, famille, religion, un triptyque au goût amer de déjà-vu.

Dans l'entreprise, cela pose notamment la question des heures d'information syndicale. Il faut rappeler qu'il s'agit d'un droit des salariés, le statut précisant : "chaque agent a le droit de participer tous les deux mois à la réunion de son choix, sous réserve des nécessités de service".

La limitation à dix personnes n'est bien sûr pas une nécessité de service, mais une décision politique. Nous vous demandons de permettre à chaque agent de bénéficier des heures d'informations syndicales auxquelles il a droit. Même si pour cela il faut organiser ces réunions par roulement, ou sur une ou plusieurs journées en fonction des effectifs présents sur les sites concernés.

Sur le plan des moyens de protection, nous faisons une fois encore le constat plus que regrettable de la défaillance de la Direction. Nous le répétons : les masques distribués ne sont pas des moyens de protection.

Depuis le 23 mars dernier, un décret gouvernemental permet à toute personne morale d'importer 5 millions de masques FFP2 par trimestre, sans être soumis à réquisition. L'entreprise a donc la possibilité de fournir des moyens de protection à ses salariés, et nous demandons que vous fassiez enfin usage de cette possibilité.

Depuis le début de cette crise sanitaire, les cheminots sont soumis à une bien lourde contribution. Après qu'on les ait envoyés en première ligne sans équipement de protection individuel, avec les risques que l'on sait pour leur vie ou leur santé, après qu'on leur ait imposé des repos en avril puis en mai. Après qu'on leur ait imposé le chômage partiel, voilà maintenant que l'on fait planer des menaces sur l'emploi.

Pour FO cheminots, cela est tout simplement intolérable !

Si les responsabilités sont à rechercher dans la crise sanitaire et la crise économique qui l'accompagne, c'est bien du côté de l'amateurisme gouvernemental qu'il faut regarder. Fidèle à son idéologie, le gouvernement entend faire payer la facture aux salariés, dans le même temps il distribue des milliards aux entreprises. C'est tout simplement inacceptable.

Depuis des années, les cheminots sont la cible des gouvernements : suppression de dizaines de milliers d'emplois, désorganisation de la production, restructurations, menaces sur le statut – et même sa disparition – ouverture à la concurrence. Cela suffit !

L'État et la Direction doivent recréer des jours de congés et repos imposés. L'État et la Direction doivent maintenir les postes de travail, garantir l'emploi, garantir les conditions de travail.

FO Cheminots refuse que les cheminots paient la facture de la crise. »

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

« Monsieur le Président, les élus et représentants syndicaux.

Après une période difficile, bon nombre de nos collègues ont contribué à maintenir un niveau de production minimum, indispensable à la continuité des opérations essentielles : transport de marchandises, de personnels soignants, transfert des malades vers les hôpitaux des régions les moins touchées, etc.

Aujourd'hui la vie reprend progressivement son cours.

Tout au long de la crise sanitaire, la CFDT Cheminots comme les autres organisations syndicales s'est assurée que l'entreprise assure un niveau de sécurité maximale pour les salariés opérationnels, mais également que les salariés en télétravail soient en mesure de poursuivre leur mission dans des conditions satisfaisantes. Même si la situation semble évoluer de façon positive avec une réduction significative du nombre de malades et du nombre d'hospitalisations, pour la CFDT Cheminots la vigilance doit continuer d'être la règle et la sécurité du personnel la préoccupation principale de l'entreprise. Les conditions sanitaires renforcées et le respect des protocoles doivent – pour le moment – être maintenus au niveau de ceux appliqués au plus fort de l'épidémie.

Nous sentons bien que nous arrivons à un point d'inflexion. La SNCF pousse fortement pour annihiler la distanciation sociale à bord des trains, avec les conséquences qui pourraient en découler sur certains métiers.

Nous sentons bien la pression économique à l'origine de cette décision. Seul l'avenir nous dira si cette pression sera faite au détriment de la sécurité et de la santé de vos agents. Ces mêmes agents qui depuis plusieurs jours se transforment uniquement en police du masque en gare et à bord des trains.

En parallèle, le télétravail imposé pour de nombreux salariés a démontré que malgré la distance les agents étaient en capacité d'exercer leurs missions, contribuant ainsi à la continuité de notre activité. Nous pensons fortement que certains dirigeants, plutôt allergiques à cette façon de travailler, ont dû revoir leur copie.

Ceci étant posé, et en application de l'accord de télétravail, plus rien ne s'oppose aujourd'hui à son développement. Pour la CFDT Cheminots, celui-ci doit être largement étendu, mais aussi renégocié afin d'y apporter des modifications, et ainsi contribuer à l'amélioration de l'équilibre vie professionnelle, vie personnelle.

Le fonctionnement des instances de représentation du personnel a lui aussi été profondément remanié au cours des derniers mois. Nos réunions se sont déroulées exclusivement en téléconférence. La Direction nous a exposé la nécessaire réduction des ordres du jour afin de diminuer la durée de nos réunions, et il est indéniable que nos échanges ne sont plus du tout les mêmes. Il est aussi important de souligner que le dialogue social semble un peu muselé, décalé et fortement perturbé, même si face à la crise toutes les parties prenantes ont été responsables.

Dernier point, Monsieur le Président : il nous est remonté des stocks faibles concernant les protections pour les agents (masques, lingettes, etc.). Pourriez-vous nous dire où en sont les stocks ? Devons-nous nous attendre à un rationnement, voire une pénurie ? Les agents sont inquiets, surtout avec l'augmentation prochaine du plan de transport, qui n'est pas sans conséquence sur les conditions de travail.

En parlant du plan de transport et de conditions de travail, nous avons le regret à ce jour d'un gros manque de concertation sur les adaptations Covid (respect du temps forfaitaire). Nous savons que le laps de temps est court, mais le dialogue social n'est qu'une histoire de volonté. La volonté, vous et votre proche encadrement l'avez. Ce n'est malheureusement pas le cas de certains services ou UO. Pour l'instant, concernant ce sujet, beaucoup d'engagements oraux sont pris, mais très peu sont tenus sur le terrain.

Pour terminer, nous serons aussi particulièrement vigilants concernant la reprise des RHR et le respect strict des conditions sanitaires pour protéger les agents. À la vue de problèmes rencontrés dans certains hôtels, il est fort à parier que ces mêmes hôtels ne seront pas au rendez-vous.

Merci pour votre écoute. »

M. RABIER, Président

Merci. Je vais tenter d'apporter un certain nombre de réponses à vos différentes déclarations.

Tout d'abord vous dire que comme vous j'ai entendu hier soir ce qu'a dit le Premier ministre sur la deuxième phase de déconfinement qui s'opère à partir du 2 juin

prochain, et qui tourne autour du respect des gestes barrière et de la distanciation physique. Vous avez entendu comme moi ce « verrou » d'un siège sur deux et de la gestion de la capacité de nos trains. Le maintien du télétravail reste une bonne manière aussi de contenir la propagation du virus. Le maintien des regroupements à pas plus de dix personnes a également été révoqué. Le ministre a également expliqué qu'il y a toujours une attention spécifique sur les personnes vulnérables, et bien évidemment une vigilance pour l'Oise et la région Ile-de-France, qui n'a pas complètement encore que le reste de la France.

Cela veut dire qu'en gros on redémarre quand même l'activité d'une manière générale en France. Vous avez entendu comme moi que plus de commerces vont ouvrir, les écoles et collèges vont être beaucoup plus ouverts, les cafés et restaurants avec les règles qui vont se mettre en place. Une reprise progressive de la vie culturelle aussi. Tout cela va inmanquablement avoir une conséquence sur les voyages que vont faire les Français dans nos trains. Nous devons bien évidemment prendre en compte toutes ces évolutions, et c'est un dossier depuis le début qui avance régulièrement au gré des décisions du gouvernement et de leur application, en tout cas dans notre entreprise.

Nous avons un gros travail, je voudrais ici le souligner, avec des parties prenantes qui sont responsables. Je pense que nous avons tous pris conscience que chacun dans notre rôle fait du mieux qu'il peut pour à la fois protéger les salariés, et assurer l'activité de service public qu'est la nôtre.

C'était quand même compliqué, les débats que nous avons eus début mai, nous avons perçu clairement une tension entre le passage que vous avez considéré comme « en force » avec d'ailleurs un avis négatif sur ce plan de déconfinement en première étape. Et au fond, avec les efforts qui ont pu être faits ici ou là, les préconisations qui ont été données par les différentes CSSCT. Et je voudrais le souligner, l'énorme travail qui a été fait sur le terrain par la ligne hiérarchique, qui est quand même extrêmement présente pour mettre tout cela en application. C'est vrai que ce n'est pas facile de traduire des intentions, des concepts d'organisation en actes réels et fiables à toute épreuve. Je sais qu'ici ou là vous êtes extrêmement vigilants dans votre rôle de représentants pour vérifier que ce que l'on a dit et défini – souvent avec votre concours – est bien appliqué concrètement et correctement, et de manière continue sur le terrain.

Certains dans son rôle – et les managers de proximité sont fortement impliqués – ont fait ce travail qui ne peut pas – vous en conviendrez – être le mode de travail normal pendant des mois et des mois. Nous sommes dans une période qui se révèle être encore exceptionnelle. Nos agents, nos contrôleurs, nos équipes d'assistants, tous ceux qui contribuent à ces filtrages – ce ne sont pas des policiers non plus – le font parce que nous avons cette obligation qui nous est donnée. Vous vous souvenez, nous en avons parlé il y a quelques semaines, la SNCF – comme tous les transporteurs publics – ont dit que ce serait complexe. Ça l'est, mais je voudrais saluer la maîtrise, en tout cas le travail qui est fait pour contenir l'augmentation continue de la fréquentation – en particulier sur le versant sud – avec un plan de transport, qui lui aussi a su s'adapter.

La distanciation physique n'est pas encore stoppée, en tout cas dans les transports publics ferroviaires, et nous allons encore continuer quelque temps à contenir et

adapter les choses pour que nous puissions être en phase de la fréquentation, qui immanquablement va continuer.

Le système que nous avons mis en place pour réguler tout cela paraissait impossible à tout le monde il y a encore deux mois, y compris aux autorités organisatrices. Nous l'avons mis en œuvre d'une manière réactive, elle a mis un peu plus de temps sur la partie parisienne que sur la partie Nord – Pas-de-Calais à être acceptée par les voyageurs. Aujourd'hui il y en a 25 000, ce qui veut dire que les gens se sont vite habitués à l'idée d'une réservation gratuite pour garantir un taux maximal de personnes dans nos trains. Tout cela est un équilibre fragile, je le partage volontiers avec vous.

Nous avons une enquête en cours, qui fait suite à un droit d'alerte. Cette enquête est menée par l'inspection du travail. Quand on est en désaccord, c'est la procédure, on saisit l'inspection du travail qui instruit. Cette enquête se fait avec certaines personnes de la Direction et avec les membres de la CCT concernée. Chacun encore une fois dans ses missions et ses responsabilités fait avancer les choses pour améliorer les dispositifs dans l'attente que l'on puisse les faire évoluer et que l'on puisse éventuellement le lever, et que chacun reprenne au plus tôt son métier.

Nous ne sommes pas sortis de l'auberge, mais en même temps ces nouvelles étapes qui s'annoncent, je l'espère, vont aboutir dans les meilleurs délais vers une reprise de plus en plus normale du fonctionnement de l'entreprise.

Un mot sur le télétravail. Je sais que certaines organisations syndicales poussent pour que l'on revisite l'accord télétravail national, par rapport à ce télétravail imposé, dans lequel plusieurs centaines de personnes se trouvent encore. Nous avons fait le choix à TER, et nous poussons à ce qu'il continue tout au long du mois de juin et nous n'invitons pas les personnes à revenir au travail dans les Sièges d'établissement de la région dès le 8 juin.

Nous avons fait un travail avec les différentes CSSCT en tout début de semaine de retour d'expérience. Un point d'attention également sur les garanties quand on est en RHR, même s'il y en a très peu encore, et que nous en aurons un peu plus en juin. Forcément, plus le plan de transport augmente, plus l'organisation du travail nécessitera le recours à des repos résidence. Là aussi nous avons su expliquer comment tout cela était pris en compte pour que les garanties soient données, et pour qu'ils aient confiance dans le système qui est mis en œuvre.

Je n'ai pas été alerté, mais je prends le point sur un doute sur notre capacité à tenir dans le temps les stocks de masques, etc. J'essaierai d'apporter des éléments dans la matinée si je peux en avoir.

Le dialogue social, j'ai entendu des mots comme « muselé », etc. On s'est tous trouvés à ne plus pouvoir se réunir, et encore au mois de juin il nous est demandé de continuer de fonctionner à distance avec ce type de réunion. Je suis comme vous, je préfère aussi les réunions physiques. Aujourd'hui nous n'en avons pas le droit, mais je trouve que nous avons quand même réussi à travailler. On ne peut tout de même pas dire que c'est un échec, même si ce n'est pas aussi pratique pour parfois évoquer certains points et échanger.

Sur le sujet de l'emploi, j'entends que l'entreprise « profiterait » de cette situation. Nous avons été limités dans notre capacité de recruter et d'organiser les formations.

À TER Hauts-de-France nous sommes particulièrement concernés, nous avons ciblé les principaux métiers sur lesquels il fallait continuer de procéder à du recrutement, nous avons dû les adapter sur du distanciel, etc. Nous n'avons pas tout stoppé, nous avons fait autrement pour reprendre les écoles dès que possible. D'ailleurs dans les prochaines semaines cela repart pour la traction. Nous sommes sur un plan de recrutement qui reste quand même haut chez certains personnels. Notre difficulté n'est pas d'avoir le droit de les faire, c'est d'avoir la capacité concrète en salle dans la combinaison des gestes barrière. Toute une « ingénierie de la formation » qu'il a fallu complètement réviser. Nous espérons reprendre le plan de transport normal dans les meilleurs délais, dès l'été, pour fonctionner normalement par la suite.

Sur le sujet des CSSCT, je trouve au contraire qu'elles n'ont pas mal fonctionné. Il y a des demandes, elles ne sont pas complètement satisfaites. Cela je veux bien l'entendre, tout ce que vous souhaitez n'est pas forcément accessible, en tout cas dans les délais que vous indiquez, etc. Mais le retour d'expérience sur ce qui a été décidé, avec ce point sur les reports résidences et le travail que nous avons fait pour le retour des sièges, et le temps que l'on s'est donné pour faire un travail de qualité. Je sais qu'ici ou là il y a encore des points d'achoppement sur les ascenseurs, etc., mais nous allons caler cela et nous mettre d'accord sur la bonne mesure. Je ne suis pas particulièrement inquiet, parce que le travail de fond a été fait sous l'égide de la Direction de la sécurité avec une participation constructive des différents membres de la CSSCT.

Ce sont des éléments de preuve qui me rendent plutôt confiant dans la qualité des relations sociales. Ce sont des questions que je me pose : pourquoi dans ces situations de crise on arrive à fonctionner un peu plus en intelligence collective ? C'est une formule générale, mais elle n'est pas galvaudée. Sur le moment nous sommes plus en opposition, c'est un peu cela que l'on observe quand on regarde un peu sur plusieurs années. Je pense qu'il y a cet esprit de responsabilité, et nous avons tout à cœur, nous dans notre responsabilité première d'employeur que les cheminots soient protégés comme il se doit, et vous d'apporter des contributions à toutes ces difficultés dans lesquelles on s'est trouvées, et que personne n'avait jamais vécu.

Oui, la protection des salariés reste notre priorité. Je travaillais hier avec Madame MARQUET sur la situation de crise. Vous avez évoqué tout ce qui a dû être ajusté, et Dieu sait qu'il y a des points de vigilance que vous avez, un certain nombre d'entre vous, sur cette situation qui peut être difficile. Nous avons mis des Plexiglas, nous avons mis des choses, nous avons essayé aussi de nous ajuster à une population que n'est pas forcément celle du Nord – Pas-de-Calais, qui n'a pas forcément dans un premier temps tous les outils et les facilités pour avoir les coupons. Nous avons su aussi faire du « sur mesure » sur ces différents dispositifs. Le concours de la SUJE est précieux, ils sont quasiment à 100 % mobilisés sur nos filtrages. Ceci nous permet aujourd'hui de tenir une situation qui reste fragile.

Si d'aventure la semaine prochaine nous avons trois fois plus de personnes qui reviennent, car il y a un phénomène de phase de déconfinement, nous aurons augmenté fortement les mesures, mais il y a encore des inconnus qui sont devant nous, et que l'on va devoir encore ajuster et traiter comme nous l'avons fait jusqu'à maintenant.

Je te laisse la parole, Florent, pour ensuite échanger encore un peu.

M. MARTEL, Directeur production

Pas plus de commentaires sur les déclarations liminaires. Je ne sais pas si on parle maintenant de l'évolution des plans de transport et également des pratiques opérationnelles, parce que cela continue évidemment à mûrir à grande vitesse. On le fait plus tard, ou j'en parle maintenant ?

M. RABIER, Président

On va aborder le sujet, de toute façon c'est dans les déclarations aussi, sur l'évolution du plan de transport que nous avons vécu.

M. MARTEL, Directeur production

Mardi nous mettons en œuvre un pas supplémentaire sur l'offre. Nous allons construire un plan de transport à 720-730 TER, il faut encore que l'on boucle les derniers retours au niveau de TER GV. Je pense qu'il était temps de rajouter encore des trains, parce que malheureusement le phénomène de concentration sur quelques trains particuliers au niveau de l'offre sur la radiale parisienne nous laissait à penser que l'on était en train de craquer un peu sur les emports à 50 % sur quelques trains seulement. Le phénomène de concentration ne s'est pas vraiment atténué, nous avons désormais tous les soirs l'ensemble des 650 coupons qui sont distribués sur 848, 525 et 575, ainsi que le 925 pour Compiègne. Il était temps de remettre des trains. C'est une offre adaptée qui est particulière, et qui a été clairement orientée sur le maximum d'emport de la pointe. C'est cela le sujet. Cela fait à peu près 60 % de l'offre totale d'un plan de transport normal. Nous avons aussi essayé de remettre quelques offres sur des axes qui avaient été un peu délaissés. Nous avons maintenant une desserte transfrontalière qui est aujourd'hui normale, puisque nous avons remis les dix trains sur l'axe par exemple.

L'axe 1, six allers-retours sur Lille-Valencienne en plus. Quatre allers-retours Lille-Béthune, quatre sur Lille-Douai, quatre sur Lille-Lens. Nous réengageons le Douai-Lens qui ne roulait pas, avec quatre allers-retours. Neuf trains sur Lille-Amiens, un aller-retour en plus jusque Rouen. Côté littoral, là aussi cela progresse sensiblement, et on se « remplume » un peu sur l'axe Arras-Hazebrouck. Sur les radiales parisiennes, vous l'avez vu dans la presse, nous avons eu à nouveau un feuilleton sur les Paris-Maubeuge. Il y en a un qui a roulé depuis lundi, et il y aura trois allers-retours mis en place à partir du 2 juin. En plus, il y a neuf Paris-Amiens. À noter que nous avons remis en circulation le premier Amiens-Paris de 4h17 et le 6h23 dans le but d'encadrer les deux trains du matin qui étaient chargés. Nous rouvrons également les trains du soir et nous ajoutons un aller-retour Paris-Creil. Nous sommes quasiment à desserte normale sur le Paris-Compiègne, et il y a quatre Saint-Quentin en plus.

Au niveau RHR nous sommes toujours resté dans une politique d'en faire le moins possible. Il n'y a que onze RHR qui ont été construits pour ce plan de transport du 2 (720 trains pour 11 RHR). Nous restons sur une politique très prudente sur le retour des RHR. Je pense d'ailleurs que nous resterons sur cette logique-là pour le plan de transport du 15. C'est un petit changement par rapport à ce que je vous disais la dernière fois : il est vraisemblable que le plan de transport du 15 nous resterons sur la même logique de construction des JS. Évidemment il y a quelques trains, notamment des Proxy qui sont un peu moins favorisés, donc le plan de transport du 15 juin, nous allons essayer de travailler sur plusieurs axes. Il faut renforcer les

soirées sur certaines radiales, notamment la radiale Saint-Quentin, cela nous allons le faire. Nous allons nous renforcer sur bon nombre de Proxy. L'angle d'attaque du 15 juin est posé, mais je vous avais dit que l'on ferait un « plein été » en avance de phase. Le problème de ce « plein été », est que finalement il était plutôt moins bon sur les pointes en emport, que ce plan de transport du 2 juin. Le 15 juin clairement nous serons vraisemblablement toujours en phase ascendante de fréquentation, et ce serait sans doute un très mauvais signal à envoyer, que de réduire certains trains de pointe. J'ai un train en tête, le 847-804, le Compiègne-Paris 7h07 qui n'apparaît plus dans l'offre du « plein été ». Je pense que cela aurait été vraiment une fausse manœuvre de l'enlever le 15 juin. Nous allons plutôt prolonger le plan de transport du 2, en lui rajoutant sans doute entre 100 et 150 trains supplémentaires. Nous devrions arriver à une offre à peu près à 70 % du normal le 15 juin, et après nous ferons sans doute la jonction avec le « plein été » le 4 juillet.

Nous sommes de loin le TER qui transporte le plus de client, de très loin. Nous distribuons 24 000 des 33 000 coupons qui sont mis en place au niveau national, c'est considérable. Cela met des contraintes sur le plan de transport, mais les clients finalement ont compris et se sont adaptés. À part quelques expressions de mauvaise humeur, c'est quand même globalement accepté, et nous avons eu un retour très positif des associations d'usagers. À l'exception d'un en particulier qui est un opposant virulent au coupon. Mais l'ensemble des autres nous disait que c'était plutôt des éléments qui contribuaient à rassurer les clients et à donner confiance. N'oublions pas que notre vocation est de transporter des clients. Là, nous avons actuellement 20 % à peu près de fréquentation en moyenne dans nos TER. Évidemment avec les nouvelles contraintes qui s'imposent à nous, tout cela complexifie énormément la tâche. Mais je trouve que l'on s'en sort collectivement remarquablement bien. Nous avons tous un peu de crainte à monter par exemple les dispositifs de filtrage. Mais il faut reconnaître que l'opération n'est évidemment pas simple, et l'on s'en tire bien. Ce contact client c'est malgré tout une opération qui est appréciée. En tout cas, les associations d'usagers nous le disent, même si nous savons que cela peut être parfois très fragile. J'ai en tête quelques petits incidents opérationnels qui ont pu avoir lieu à Paris Nord, qui font dire qu'y compris l'affectation des rames sur les quais, ce sont des choses qui doivent être regardées avec beaucoup d'attention. À ce titre, nous avons repris l'ensemble de nos instances quotidiennes de pilotage de la production, avec notamment les « quotidiennes de sites » sur lesquelles il faut bien que l'on s'articule avec Réseau et Gares&Connexion, afin de tenir compte de cette nouvelle donne : éviter les attroupements, avoir le plus de fluidité dans les flux de clients, etc. Cela fait partie maintenant de nos nouvelles compétences.

Au niveau matériel le travail continue. À noter que nous avons quand même quelques craintes sur le déconfinement de nos rames en termes de fiabilité. Finalement cela se passe plutôt bien, puisque nous avons une très bonne production ces dernières semaines. Les seuls incidents que l'on connaît sont plutôt à mettre au compte de Réseau, et pas tellement au niveau de nos rames TER. C'est plutôt une bonne nouvelle. Je reste humble là-dessus, parce qu'évidemment, cela pourrait se retourner dans les semaines qui viennent. En attendant aujourd'hui cela tient, et évidemment plus que jamais nos rames gros porteur aujourd'hui montrent toute leur importance stratégique.

Les Regio2N, les 24500, les V2N, les VR2N sont des rames qu'il faut que l'on bichonne, sur lesquelles nous devons faire preuve du plus grand professionnalisme lorsque l'on est utilisateurs, et lorsque l'on rencontre des problèmes, les signaler avec le plus de détails et le plus de conformités possible.

M. HOUEL, CGT

D'après ce que j'ai pu comprendre, le PTA du 15 ce ne sera pas directement le « plein été ». Je voudrais savoir si le plan de transport que vous allez annoncer au 15 juin, il n'y aura pas de difficultés à le couvrir au niveau effectif. Je vous rappelle que les personnels sont déjà en protocolaires depuis malheureusement pour certains fin mai, qu'il y aura encore des agents dits « vulnérables » qui seront encore à l'arrêt. Il y a aussi encore certainement des agents qui seront en « garde d'enfant » parce que toutes les écoles, malgré l'annonce faite hier par le ministre de l'Éducation nationale ne sont pas ouvertes. Il y en a même qui ont ouvert puis qui ont refermé. Savoir s'il n'allait pas y avoir de grosses difficultés à couvrir le plan de transport que vous allez nous annoncer à partir du 15 juin. Vous avez oublié de répondre par rapport à la déclaration CGT, c'est que l'on revendique toujours la présence a minima d'un ASCT par train. On s'aperçoit que dans certaines régions là où l'EAS est malheureusement déjà en place, durant cette période de pandémie – il y a quelques lignes dans le Languedoc-Roussillon – la Direction a accepté de remettre en place un ASCT par train. Nous, nous l'avions demandé sur l'axe Paris-Beauvais, mais je vois une fois de plus que nous n'avons pas été écoutés. D'autant plus que je pense qu'il y a aussi certains trains qui ont circulé EAS depuis peu, et je trouve cela purement et simplement scandaleux. Pour ce qui est des autres interventions, je reprendrai la parole après.

M. TAILLEZ, CFDT

Je voulais juste rebondir sur notre déclaration. Ce que l'on voulait vous expliquer par rapport au PTA, ce n'est pas effectivement l'organisationnel. Je trouve que cela se passe plutôt bien, vous prenez des décisions assez raisonnées, etc. On sent que de toutes les parties, il y a quand même pas mal de professionnalisme. Le seul truc c'est que nous avons l'impression que cela se passe sans nous en fait.

Ce qui m'est remonté du terrain, c'est par exemple des temps forfaitaires qui ne sont pas bons. Nous sommes sur ce sujet-là, et d'un seul coup les gars me disent : nous avons déjà déroulé notre journée pour la semaine du 2. Qu'est-ce que vous avez vu, en tant qu'OS ? On répond que l'on n'a rien vu. C'est cela que l'on a voulu dire au travers de notre déclaration. C'est-à-dire que l'on comprend qu'il y a de l'urgence, qu'il faut se préparer, mais on vous dit aussi que les équipes dans les UP peuvent être très rapides. On peut essayer de trouver des solutions avec vous sur les points bloquants, etc., mais nous avons l'impression que sur ce sujet-là vous avancez sans nous.

Vous nous dites aujourd'hui : au niveau des RHR on vous a entendu, on sait que c'est parfois un peu galère, etc., alors on ne part que sur 11 RHR. Alors qu'à la base je me souviens que sur les premiers échanges que nous avons eus, on parlait quand même un peu plus de RHR. Effectivement, je trouve que c'est plutôt une bonne nouvelle pour les agents, parce que cela les stressait de partir en RHR dans ces situations sanitaires compliquées. En fait vous ne nous le donnez qu'aujourd'hui. Alors que si vous nous l'aviez dit il y a une semaine on aurait pu dire aux gars : « voilà, côté RHR

la Direction nous a entendus, etc. » Quand on parlait du dialogue social, ce n'était envers vous, mais la situation fait que je pense qu'il faut être beaucoup plus prudent et beaucoup plus conciliant sur certaines choses. C'est ce que l'on voulait exprimer dans la déclaration.

M. PLATEAUX, SUD-Rail

Bonjour à tous. Monsieur MARTEL, vous nous parlez beaucoup de chiffres, d'augmentation du plan de transport et que cela va se faire tant bien que mal. Moi, j'aimerais plus vous parler au niveau organisation sur le terrain. Nous avons des conducteurs, des cheminots de tous services, qui sont soumis à la réserve. Comme on s'aperçoit que le plan de transport augmente de plus en plus, on aimerait bien que les gens reprennent leurs roulements. Parce que je pense que c'est possible, ils ont tous une vie à gérer, que ce soit certaines écoles qui ferment, les nourrices, les crèches et tout ce qui va avec. Les cheminots aimeraient bien justement avec cette augmentation retrouver leurs tableaux de service.

Deuxièmement, vous nous parlez d'une augmentation de trains, et nous on s'aperçoit que certains trains n'ont pas été évoqués, comme le Calais-Paris, par exemple. Et aussi une petite question, savoir la remise en service des Corail : combien et sur quelles lignes ? Je pense ne rien avoir oublié, j'en ai terminé.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Deux interventions pour ma part. Monsieur JOBERT a écrit que finalement les réunions par visio ce n'est pas si mal. Réseau a déjà dit qu'il voulait maintenir les réunions IRP par visio. J'ai entendu vos propos assez rassurants sur votre préférence de réunion physique. J'espère que cela perdurera dans le temps, et que l'on ne nous imposera pas de maintenir les réunions IRP en visio comme c'est en train de se « tramer » en ce moment au niveau national.

Une intervention sur l'augmentation de l'offre, qui veut dire un retour plus massif des usagers. Je voulais savoir quel dispositif de sécurité, et sur quel endroit il sera mis en place par rapport à l'augmentation de cette offre, puisque le contingentement de l'offre est maintenu.

M. MARTEL, Directeur production

Pour la question de l'adéquation de la charge avec les ressources, oui évidemment la disponibilité des agents est une composante incontournable, que nous avons incluse dans la décision du plan de transport. Vous avez pu noter dans la presse que le ministre, tout le monde réclamait le retour à un plan de transport normal dès le début du mois de juin. Ce que je vous ce matin, c'est que c'est 60 % mardi, et que l'on sera autour de 68 % le 15 juin.

Ce n'est pas un mystère. Premièrement il ne nous est pas apparu forcément pertinent de forcer un retour plus important de l'offre pour ensuite baisser sur le « plein été ». On était plutôt dans une logique de le faire avec des marches graduées les unes avec les autres. Certains pourront nous dire que nous ne sommes pas suffisamment ambitieux au niveau du volume de trains du 15 juin, mais c'est bien aussi parce que nous sommes dans une logique de préservation de nos forces. C'est-à-dire que le plan de transport que l'on veut mettre en place, on veut qu'il soit costaud, qu'il tienne, et que l'on ne soit pas systématiquement à gérer des aléas parce que les agents ne sont pas disponibles pour garantir ce plan de transport que l'on aurait vendu.

En fait, c'est vraiment une offre qui répond à la problématique du moment. Nous sommes quand même sortis du confinement le 11 mai, et plus d'un mois après on dit que l'on est capable de faire un peu moins de 70 % de l'offre. Nous ne sommes pas sur une ambition démesurée, cela tient bien compte des absences. Je ne vous dis pas que 68 % des plans de transport cela implique 68 % des JS, mais on va être sur des ordres de grandeur à peu près analogues. Cela veut dire que l'on se laisse la possibilité d'avoir pas loin 30 % de l'effectif qui serait « non disponible » à ce moment-là. Cela inclut le début des protocolaires au 15 juin, puisqu'il y en a qui démarrent à cette date-là. Comme cela implique également ceux qui ne pourront pas reprendre parce qu'ils sont malades, ou parce qu'il y a des sujets de garde d'enfants ou de personnels fragiles.

Pour l'étape du 4 juillet, nous verrons si même le « plein été » n'est pas dimensionné trop haut par rapport à ce que l'on pressent être la disponibilité des gens. J'ai d'ores et déjà demandé à la plateforme de constitution de regarder à quels endroits on pourrait éventuellement « raboter » ce plan de « plein été ». Si d'aventure il n'y avait pas suffisamment de disponibilités pour les agents.

Nous n'avons effectivement pas remis d'ASCT sur le Paris-Beauvais. Les consignes au niveau de l'EOS opérationnelle sont de l'éviter à tout prix. Il a pu y avoir des cas de figure, mais nous étions sur des cas de figure de toute dernière minute. Sachant quand même que le « truc » à éviter à tout prix en ce moment, c'est la suppression du train. Parce que quand vous supprimez le train, vous avez les clients du train qui vont se reporter dans le suivant. Comme nous sommes limités à 50 %, en faisant cela vous risquez de faire des effets de cascade, où à la fin vous supprimez tous les trains d'une pointe sur une destination. Ça peut être quelque chose de très risqué en termes de gestion opérationnelle. Les consignes sont bien de maintenir les ASCT dans les trains quand il y en a.

Concernant les négociations autour des JS, nous aurions dû commencer à discuter du « plein été » pendant le mois de mai, et c'était cela le rythme normal de la discussion. Là, c'est comme si nous avions fait quatre plans de transport successifs dans la période.

Concernant les RHR, j'aurais bien voulu vous le dire la semaine dernière, sauf que comme nous étions en phase de conception je ne le savais pas encore. Quand je vous donne les éléments, ils sont rarement « tout chaud » sortis du four. Ce n'est pas une volonté de cacher, c'est que tout simplement nous avons un horizon court, et les éléments nous ne les avons pas forcément en anticipation très longtemps avant de les servir.

Sur les temps forfaitaires, j'ai eu des remontées comme quoi il y aurait une JS côté Saint-Quentin qui poserait problème et sur lequel le train de retournement a été décalé de quelques minutes. J'entends que le sujet ne passe pas, le truc a été vérifié, il y a un temps de retournement qui était positionné à 9 minutes. Après nous n'allons pas en parler à chaque instance, il y a une JS. Pour moi aujourd'hui, il n'y a aucune journée non conforme à l'ATT23. Sinon vous me les remontez en direct, on les regardera ensemble. Je ne vais pas passer mon temps à systématiquement faire du traitement à la JS près. Je crois que ce n'est pas au niveau du CSE que cela doit être fait.

Deux allers-retours Paris-Calais seront présents dans l'offre du 2 juin. J'ai demandé pour le plan de transport du 15 que l'on ait une attention toute particulière sur ces

trains-là, et sur les trains de la zone côtière sur lesquels on pourrait avoir un peu de pression. Concernant la charge Corail, ce sont cinq lignes de roulement qui vont être mises en œuvre le 2 juin (Paris-Maubeuge et Paris–Saint-Quentin).

M. RABIER, Président

Un petit complément sur les chiffres, parce que nous suivons cela comme « le lait sur le feu », l'évolution de la disponibilité des agents par rapport aux problématiques qu'ils peuvent rencontrer, comme la garde d'enfants. Nous avons d'ailleurs des points nationaux avec la DRH centrale, deux fois par semaine.

Nous avons 18 personnes qui sont concernées par la maladie, dont trois réellement infectées par le Covid, et 15 en test, cela fait 18. Nous en avons 11 qui sont dits de « rang 1 ». Pour les agents en garde d'enfants, nous en avons 248 exactement. C'est beaucoup moins que ce que nous avons pu avoir, puisque nous sommes montés à plus de 500 avant le déconfinement. Cela régresse. Les ouvertures d'écoles ne sont pas complètement analogues sur l'ensemble des communes, mais en tout cas aujourd'hui nous suivons cela. Pour ne rien vous cacher, nous avons eu dans certaines écoles des difficultés avec les directives de priorisation.

Ce que nous pressentons sur ce sujet, c'est qu'il va y avoir un justificatif à fournir, pour montrer que l'école est effectivement fermée et ne peut pas accueillir votre enfant pour telle et telle raison. Des cheminots seraient encore en activité partielle dans cette configuration, mais nous sentons que cela va baisser avec l'ouverture un peu plus forte des établissements scolaires annoncés hier soir, à partir de la semaine prochaine, en tout cas pour le mois de juin.

Côté traction, nous avons 44 personnes aujourd'hui qui sont « piégées » par le phénomène de garde d'enfants et ne peuvent reprendre leur activité. Nous faisons le comptage au moins une fois par semaine.

M. ESPINOUSE, CGT

Je reviens sur l'axe Paris-Nord-Beauvais. Vous mettez bien en place votre obligation légale de faire appliquer le port du masque dans les gares et à bord des trains, sauf Paris-Beauvais. Je ne comprends pas votre position, dans d'autres régions ils ont eu la bienveillance de remettre un ASCT, même si c'est provisoire, pour faire appliquer les gestes barrière. À l'heure d'aujourd'hui il y a un grand nombre de voyageurs qui sont à bord des trains sans masque. La pédagogie de service public nous fait dire que si l'on met un ASCT à bord des trains, il peut user de sa visite de sécurité et faire ce qu'il y a à faire, sans pouvoir rappeler aux voyageurs le respect du port du masque.

Je ne sais pas comment vous considérez cette ligne et les agents qui y travaillent, parce que d'une part, il n'y a pas d'accompagnement, d'autre part il n'y a pas de filtrage le soir. Il y a un éventuel filtrage le matin, mais les voyageurs montent dans les gares intermédiaires. Je ne vois pas pourquoi vous focalisez sur cette ligne, en mettant les conducteurs en danger. Ce n'est pas une remise en cause de l'ANS, c'est juste de la bienveillance, et faire appliquer votre obligation légale de faire porter le masque à bord du train et faire respecter les distanciations, notamment grâce au marquage sur les fauteuils.

À l'heure d'aujourd'hui je ressens vraiment que cette ligne : tout va bien, on a augmenté le plan de transport avec quasiment 70 % des trains qui circulent sur cet axe, après ce qu'il se passe dedans « on s'en fiche ». Les agents commencent à

saturer, nous avons des bulletins de conducteurs qui nous font remonter qu'il n'y a pas de port de masque à bord des Paris-Beauvais.

M. HOUEL, CGT

Je ne vais pas revenir sur ce qu'Éric a dit, mais pour reprendre ce que dit M. MARTEL : deux AS en opérationnel aujourd'hui, avec un PTR 50 % et une adéquation charge-ressources qui aujourd'hui est plus que positive, avec le nombre d'ASCT qui est en réserve, pour moi c'est totalement inadmissible et incompréhensible. Utiliser le terme « absence inopinée » d'un ASCT ce n'est techniquement pas possible, à moins d'avoir accordé congés à tout le monde.

Vous dites que ce n'est pas l'instance pour parler du respect des temps forfaitaires : ces problèmes sont remontés depuis des décennies, et à un moment il faut en parler en CSE.

Concernant le filtrage en gare : aujourd'hui dans certaines gares d'origine des filtrages sont réalisés à certaines heures uniquement. L'usager qui n'a pas de masque pour prendre le train de 8h, il attend 9h, à ce moment-là il n'y a plus de filtrage. Aujourd'hui je vois que les filtrages sont assurés par des agents de la SUJE, des ASCT, des agents d'escale, le tout encadré par des DPX. Avec l'augmentation progressive du PTA comment vont se passer ces filtrages ? Est-ce qu'il y aura toujours des filtrages ? Qui dit « plus de trains », il va falloir utiliser les ASCT dans ces trains-là, et comment la Direction va gérer la problématique ?

M. MAGNIER, SUD-Rail

Bonjour à tous. Je voudrais revenir sur une chose : M. PLATEAUX avait demandé ce qu'il allait advenir par rapport au roulement des agents. Étant donné que les agents sont considérés en « facultatifs » alors qu'ils ont des roulements. Par rapport à l'organisation familiale, que ce soit pour les gardes ou autres, ils aimeraient récupérer leurs roulements, afin de pouvoir gérer leur vie personnelle.

Sur les attestations, avec l'annonce « tardive » du gouvernement hier de remettre tout le monde à l'école, est-ce qu'il y aura un délai pour que les gens aient une attestation, ou le temps de s'organiser par rapport à l'arrêt « garde d'enfant ».

On vous a demandé ce qui va être mis en place suite à l'augmentation du nombre de trains et de productions par rapport à la sécurité.

M. RABIER, Président

Le temps que les salariés s'organisent pour la reprise de l'école, nous allons fonctionner comme nous le faisons depuis le début. Nous connaissons les agents qui ont des difficultés de garde, et si des documents doivent être fournis, et que l'agent a besoin de quelques jours, nous serons « intelligents » dans cette affaire. Si d'aventure on ne l'était pas, vous nous le ferez remonter.

Vous dites que l'on doit faire porter le masque. Il ne faut pas que l'on oublie que des directives gouvernementales ont été données, et nous avons poussé – nous à la SNCF – pour que le masque soit obligatoire pas seulement dans les trains, mais également dans les gares, et je pense que nous avons bien fait.

Nous vérifions deux choses avec les filtrages, nous savons bien que la lutte anti-fraude n'est pas la priorité en ce moment, mais c'est le coupon, qui est l'instrument

de régulation des flux dans les trains. Nous avons d'ailleurs une progressivité constante d'utilisation de ces coupons d'accès.

Nous ne savons d'ailleurs pas ce qui sera utilisé pour le futur, parce que là nous utilisons un instrument pour la crise, est-ce que demain l'AO ne va pas décider de conserver le système des coupons ? Aujourd'hui nous vérifions qu'il y a bien le coupon, et on fait la pédagogie qui va bien : « attention, vous rentrez dans un espace où le port du masque est obligatoire ». Nous ne sommes pas des policiers, c'est aussi une obligation citoyenne de respecter les règles édictées par le gouvernement. Nous on vérifie et on invite les gens à se mettre en conformité avec la loi, mais nous ne sommes pas des forces de l'ordre, etc. Il y a quand même une prise en compte plutôt sérieuse de la population.

Ce qui n'enlève pas le fait que bien évidemment dans le train, des gens peuvent avoir mis le masque et l'enlever au bout d'un moment, parce que le voyage ne dure pas qu'un quart d'heure.

Sur Paris-Beauvais, il y a eu récemment une DCI. La réunion a abouti sur le fait qu'il n'est pas prévu de remettre un contrôleur par train sur Paris-Beauvais. Néanmoins le fait d'organiser par les EA une attention particulière sur cette ligne, a été avancée. Oui, nous avons cette ligne un peu atypique dès le départ, et nous avons tout de suite sur cette ligne remis un plan de transport assez haut le 11 mai, proche des 70 % ou 80 % en capacité. Quand vous parlez des remontées des conducteurs, c'est en nombre limité. Effectivement, nous avons eu quelques bulletins de service qui ont fait mention de point de vigilance, et nous y sommes attentifs.

M. SERHANI, Relations Sociales

L'UFCC est en cours d'élaboration, tu devrais le recevoir aujourd'hui, Éric.

Je me permets également d'intervenir pour la question des HIS : cela fait déjà quelques jours que j'ai interrogé la DRH Groupe sur le sujet, pour demander le positionnement que l'entreprise prend sur ces HIS.

M. MARTEL, Directeur production

Sur Paris-Beauvais, certes nous avons une offre à 26 trains qui fait 70 % de la desserte, mais vous avez les cinq trains structurants de pointe qui sont assurés, et nous avons même renforcé la composition du 847-402 (le premier Paris-Beauvais du matin). Nous pouvons considérer que sur l'emport en pointe du matin nous avons même des chiffres qui approchent, voire dépassent les 100 %. C'est vraisemblablement des radiales celle qui a été la mieux servie en termes de capacité d'offre en pointe. Au niveau du respect de la distanciation sociale à bord, effectivement c'est sur cette ligne-là que nous sommes le moins inquiets.

Sur le fait de considérer qu'à partir du moment où il n'y a pas d'ASCT à bord, ce serait le laisser-aller sur les masques à bord, rien ne permet de prouver cela. Je pense que les Français montrent quand même au travers de cette crise qu'ils arrivent à être disciplinés, et cela se passe globalement bien.

M. ESPINOUSE, CGT

Je me permets de vous couper, car au-delà de cela, rien ne peut prouver au contraire que tout se passe bien, puisque l'on n'en sait rien techniquement.

M. MARTEL, Directeur production

Si, nous avons effectué des filtrages à l'arrivée, et nous avons constaté quand même le port du masque. Cela se passe pareil sur Paris-Beauvais que sur les autres lignes de radiales parisiennes.

M. ESPINOUSE, CGT

Vous avez fait des filtrages à l'arrivée ?

M. MARTEL, Directeur production

Nous avons fait des comptages à l'arrivée, et nous les observons les trains, au regard de ce qui se passe. Une desserte qui est quand même aujourd'hui très proche du 100 % en termes d'emport, même si nous ne sommes qu'à 70 % du volume de trains. D'ailleurs une des mesures du 15 juin sur le Paris-Beauvais sera de travailler à remettre les derniers retours qui sont un peu manquants dans l'offre. Sur les roulements, j'entends la question : remettre les gens dans leur roulement, ce serait possible si on avait le retour du plan de transport normal. À partir du moment où vous construisez un plan de transport qui est déjà réduit, puisqu'il manquera encore un peu plus de 30 % de trains le 15 juillet, vous ne pouvez pas reconstruire les JS comme avant. En plus, nous avons mis cette contrainte de ne pas les remonter avec des RHR.

C'est vrai que la situation n'est pas facile à vivre. J'ai bien conscience de la contrainte qui s'exerce sur les personnels roulants et qui sont au roulement, et qui ont l'habitude d'avoir comme cela une programmation relativement figée. Je pense que nous essayons d'aller au plus vite pour la ventilation des journées pour que les gens y voient clair dans le plan de transport. Malheureusement c'est la contribution de chacun à cet effort collectif pendant la crise. C'est vrai que la prochaine étape où on pourrait retrouver un fonctionnement « normal » dans les roulements, ce serait plutôt à la mise en place du « plein été », c'est-à-dire le 4 juillet. Cette remise en roulement n'est pas possible, tant que l'on ne repart pas sur un service normal.

Vous posez une question sur la capacité à conserver des filtrages. Je vais partager avec vous que le coupon ne fonctionne pas sans les filtrages. C'est-à-dire que si on met des coupons d'accès à bord pour réguler les flux et garantir aux clients cette distanciation sociale comme prévu par l'exécutif, il faut que l'on associe des filtrages. Les filtrages ne couvrent pas toutes les gares ni toutes les heures de la journée, on ne s'en est jamais caché. C'est tout simplement une question de moyens humains pour y arriver, et nous n'avons pas suffisamment de personnels pour garantir cela. Les dispositifs de filtrage pour que cela marche, cela nécessite d'engager un certain volume de personnes. Là on ne pouvait pas les conserver toute la journée et on ne pouvait pas en mettre partout. Nous acceptons de fait qu'en dehors des pointes il y ait des « trous ». D'un autre côté, en dehors des pointes le niveau de fréquentation à bord est de moins de 10 %, il n'y a vraisemblablement aucun souci de distanciation sociale.

Le conseil régional a son mot à dire également sur les coupons, parce que c'est bien lui qui nous a demandé de le mettre en œuvre. Pour l'heure, il ne semble pas qu'il ait envie de les retirer, c'est-à-dire que s'il y a coupons il y a filtrage, cela veut dire que l'on garde le dispositif.

Mme MIET, SUD-Rail

Bonjour à tous. J'ai des précisions à vous demander concernant la verbalisation à bord des trains. Le principe de la verbalisation, c'est de constater l'infraction et la faire cesser. Si on envoie un ASCT à bord verbaliser pour le non-port du masque, cela ne fait pas cesser l'infraction. Ce qui peut poser des problèmes de sûreté entre l'agent et le contrevenant, et aussi avec les autres voyageurs. S'il y a une contamination par cette personne non masquée de votre agent ou des voyageurs, la responsabilité incombe à qui ?

Le principe de la verbalisation des de faire cesser l'infraction, là ce n'est pas possible.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Concernant la garde d'enfants, il a été précisé que si l'établissement ne peut pas accueillir les enfants il est possible de prolongement de l'activité partielle. Par contre je voudrais savoir si le maintien de salaire est toujours garanti.

Pour les personnes à risque, je voudrais savoir si la règle reste toujours le médecin du travail, ou si l'on peut être écarté par son médecin généraliste ou tout autre médecin de ville.

M. MARTEL, Directeur production

Pour le port du masque à bord, effectivement ce sont des choses qui sont difficiles à manœuvrer. Ceci dit, je pense que nos contrôleurs font preuve de pédagogie, mais aussi de fermeté quand c'est nécessaire. Ils ne sont pas tout seuls, nous avons les moyens de faire intervenir les forces de l'ordre, et nous avons procédé ces dernières semaines de nombreuses exfiltrations à bord de clients réticents à porter le masque.

Concernant la responsabilité, savoir comment quelqu'un a pu attraper le virus et engager ensuite d'éventuelles procédures en dommage ou réparation, sincèrement il n'y aura de toute façon aucun moyen de le prouver, le virus ne porte pas l'ADN de celui qui l'a transmis. Si quelqu'un avait envie de se plaindre contre la SNCF en disant que c'est à bord qu'il a attrapé la maladie, à mon avis il n'aura aucune possibilité de prouver que c'est de là que cela vient. Je pense qu'il n'y a aucun moyen de matérialiser la faute en termes de transmission du virus.

Mme MIET, SUD-Rail

Effectivement, il n'y a pas de procédure engagée encore, par chance. On revient aussi sur le problème de l'appui en appelant le 19 pour faire une injonction de descendre : OK, mais pendant ce temps-là on fait quoi ? On est quand même seul à bord.

Le filtrage permet l'IAT, mais cela c'est une possibilité qui n'est pas autorisée à l'ASCT. Cela reste un problème, et c'est peut-être le moment de poser la question de l'IAT.

M. MARTEL, Directeur production

Vous voulez que l'ASCT ait ce pouvoir ? Il va se mettre encore plus en risque. Un ASCT seul qui voudrait faire une injonction de descente.

Mme MIET, SUD-Rail

Il aura toujours l'appui derrière, si cela ne se passe pas bien. Le problème déjà à la base, c'est que la verbalisation dans ce cas-là ne fait pas cesser l'infraction. La

personne n'aura toujours pas de masque, et il peut en découler un problème entre voyageurs. L'issue est incertaine, et au final la personne sera sans masque et aura juste eu une amende.

M. MARTEL, Directeur production

Nous avons aussi parfois affaire à des personnes distraites, tout le monde n'est pas de mauvaise volonté et la pédagogie à bord fonctionne aussi quand même. La verbalisation peut aussi être de nature à faire revenir dans le droit chemin les gens de mauvaise humeur.

Ensuite, quelqu'un qui se laisse verbaliser et qui affiche une volonté de ne pas porter le masque, là on peut considérer qu'il est sur une volonté manifeste de ne pas respecter l'obligation qui est faite de porter le masque à bord.

Quelqu'un qui ne veut pas porter le masque à bord et qui induit du stress et du risque sur les agents SNCF et sur les clients, c'est « dehors », c'est tout.

Mme MIET, SUD-Rail

Ce n'est même pas la volonté de refuser le port du masque, c'est que certaines personnes n'en ont pas, notamment des jeunes en situation sociale un peu difficile. J'en ai eu à bord.

M. MARTEL, Directeur production

On ne va pas rentrer dans ces considérations-là, c'est obligatoire, « point ».

L'ASCT ne peut pas le faire seul, mais il doit appeler le plateau SUJE pour convenir d'un point d'exfiltration du client récalcitrant.

Mme MIET, SUD-Rail

Je ne parle même pas de récalcitrant : il y a des gens qui ne sont pas en possession de masque.

M. MARTEL, Directeur production

Quelle que soit la situation de la personne, elle doit porter le masque à bord.

Mme MIET, SUD-Rail

On fait aussi de l'assistanat social à bord, on ne fait pas que de la répression.

M. MARTEL, Directeur production

Je vous ai parlé justement avant de la pédagogie.

Mme MIET, SUD-Rail

La pédagogie on la fait à l'accueil, on la fait au filtrage, par les annonces et les rondes d'observation, ce n'est pas un souci. Mais quand il n'y a pas moyen, je ne vois pas pourquoi déjà en gare on ne vend pas de masque.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, ce serait super, sauf qu'en termes de logistique, vous avez vu la crise des masques en France, et il n'est pas possible de les vendre en gare. Et si on commence à en distribuer, nous, on va créer un appel d'air qui sera ingérable.

Mme MIET, SUD-Rail

Cela je le sais très bien, c'est complètement utopique. Mais cela pose toujours le problème de constater une infraction qui est verbalisée, mais qui n'est pas terminée. Je ne suis pas sûre que techniquement ce soit très judicieux. En espérant que le filtrage ne devienne pas non plus une généralité et que l'on enlève les agents à bord, soit dit en passant.

M. RABIER, Président

Moi, je suis plutôt opposé à ce que l'on donne des pouvoirs supérieurs encore aux contrôleurs par rapport à cette histoire. Qui dit pouvoir supérieur, dit potentiellement mise en risque supérieur et mise en danger des personnels ASCT. Je pense que là nous sommes sur un moment spécial où par ordonnance nous avons donné aux agents assermentés des pouvoirs pour faire appliquer aux voyageurs des mesures qui n'ont strictement rien à voir avec un titre de transport. Vous êtes assermentés pour mettre de PV, voire même encaisser, et faire cesser l'infraction au sens « titre de transport ». Là, nous sommes sur une mesure sanitaire globale et je répète que la responsabilité de la SNCF est partagée. Les contrôleurs ne peuvent pas être responsables de tous les faits et gestes qui pourraient intervenir par rapport à un ou deux voyageurs qui ne respectent pas les choses.

Le travail de pédagogie est essentiel et est, je pense, très bien fait. Quand on a une telle situation complexe, on applique nos procédures. Nos contrôleurs ne sont pas des policiers, il faut aussi que l'on soit prudents et que l'on reste à notre place. Je trouve que le gouvernement déjà par les ordonnances nous a donné beaucoup de pouvoirs pour faire un travail qui n'est pas complètement celui d'un opérateur de transport que nous sommes.

Nous sommes dans une phase exceptionnelle, je trouve que collectivement elle n'est pas si mal gérée que cela, vu le niveau d'exigence. J'espère qu'il y aura une fin à cette affaire dans des délais raisonnables, parce que l'on va se trouver avec l'augmentation de la fréquentation avec potentiellement des difficultés à bord, et à l'accès de gares et des trains. Aujourd'hui on ne réclame pas des pouvoirs supplémentaires tels que vous le suggérez, parce que l'on pense que ce serait une fausse bonne idée.

Mme MIET, SUD-Rail

Justement vous disiez que cette verbalisation fait partie d'un cadre exceptionnel qui n'est pas dû à une infraction par rapport au transport. C'est bien faire peser un poids sur les épaules de l'ASCT, qui ne pourra pas faire cesser l'infraction. L'IAT c'est un pouvoir supplémentaire, là la verbalisation du non-port du masque et de ne pas être muni d'un coupon d'accès, c'est faire peser aussi sur les épaules d'une seule et même personne.

Concernant le flux migratoire et les réfugiés, vous seriez surpris de voir dans les trains le respect du port du masque et de la distanciation par ces populations, qui ont été très bien briefées par les associations qui les accompagnent. OK, les coupons et les billets ce n'est pas toujours une évidence, mais avec les filtrages c'est vrai que cela peut limiter l'accès à certains. Vous seriez étonnés, ce n'est vraiment pas eux qui posent le plus de problèmes à bord des trains.

M. RABIER, Président

Je faisais référence à des événements qui étaient intervenus il y a plus de deux mois, quand on l'évoquait dans nos points Covid, on avait quelques difficultés – plutôt dans le Nord – Pas-de-Calais – avec certaines populations de migrants, je n'ai pas dit que c'était une réalité.

Le maintien du salaire, je rappelle que si on ne peut pas mettre son enfant à l'école pour la raison qu'elle est fermée ou que l'enfant n'est pas pris, etc., nous serons en activité partielle, avec tous les droits de l'activité partielle en termes de rémunération. Pour les personnes à risque, l'arrêt de travail est délivré par le médecin traitant ou le médecin du travail.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Je ne comprends pas pourquoi il n'est pas possible de remettre les agents dans leur roulement. Vous avez un plan de transport adapté avec des journées qui ne bougeront pas, ou « à la marge ». Les journées sont prévues, les PTA sont prévus et peuvent être intégrés dans les roulements, ainsi que les jours d'activité partielle. Je ne comprends pas pourquoi pour les quinze jours, les agents ne connaissent pas le travail qu'ils doivent effectuer.

Mme MARTIN, CFDT

Je veux revenir sur les ASCT. Le problème n'est pas forcément de faire l'IAT. Le problème est que vous ne vous rendez pas compte, vous avez l'impression que c'est à la marge que les gens enlèvent leur masque. C'est faux ! Je fais des trains tous les jours, et tous les jours les gens enlèvent leur masque, le mettent sous le nez ou sous le menton. On a beau faire des annonces, faire de la pédagogie, on leur dit de remettre leur masque, mais dès qu'on a le dos tourné ils l'enlèvent. Effectivement, leur mettre un PV, cela leur coûtera 135 euros, mais cela ne les empêchera pas d'enlever le masque.

Le problème n'est pas de faire de l'IAT ou pas, parce que de toute façon même si on demande la SUJE, ils sont tous sur les contrôles à quai, nous n'aurons donc personne, on le sait pertinemment.

Derrière c'est psychologique, vous ne vous rendez pas compte à quel point c'est stressant. C'est tous les jours, dans tous les trains, et ce n'est pas à la marge, même sur des petits trains.

Je suis plus stressée maintenant à faire des trains que pendant le confinement. Je pense que vous ne vous rendez pas compte à quel point c'est difficile. Nous ne sommes pas la police, mais nous faisons cela tous les jours, et je crois que vous n'arrivez pas à comprendre cela.

Mme MAHIEUX, CGT

Bonjour à tous. Je voudrais revenir sur l'échange avec M. MARTEL, parce que je suis quand même un peu surprise de ce qui peut se dire dans ce CSE. Nous avons pu voir dans les informations que des dizaines de procédures ont été engagées contre l'État, notamment de la part des soignants, sur le risque de contamination et d'exposition au Covid 19. Je vous rappelle quand même que si l'ensemble des moyens de prévention n'est pas suffisamment pris par l'employeur et qu'il ne peut pas prouver qu'il a tenté de les prendre. Effectivement, si demain il devait y avoir des dizaines de cheminots

sur notre périmètre qui soient contaminés par le Covid 19, il en va bien de votre responsabilité civile. C'est-à-dire que vous aurez certainement des engagements de responsabilité et des dommages à réparer. Oui, personne n'ira en prison, peut-être que comme le virus, ce ne sera qu'administratif pour vous, mais vous serez bien devant le tribunal pour en répondre, malheureusement.

M. MARTEL, Directeur production

Excusez-moi, mais si le fond du dialogue c'est de dire qu'à la fin le dialogue social, cela se finit au tribunal, c'est scandaleux.

Mme MAHIEUX, CGT

Si demain des dizaines de cheminots sont contaminés, ils auront effectivement un recours à faire devant le tribunal, et votre responsabilité civile sera engagée. C'est un constat.

Concernant le port du masque à bord, la CGT demande à ce que le personnel ne se surexpose pas à des gens qui ne portent pas de masque, en n'ayant qu'un masque chirurgical sur le nez. Si effectivement l'entreprise avait pu fournir des FFP2, nous n'en serions pas là, les agents auraient été suffisamment protégés pour pouvoir aller verbaliser. Pour le moment pour la CGT, tant qu'il n'y a pas de masques FFP2 à portée des ASCT, il est hors de question qu'ils se mettent en danger et en surexposition Covid 19.

M. RABIER, Président

Je ne conçois pas le dialogue social et les échanges que l'on a pu avoir par des menaces de tribunaux et autres. D'ailleurs, ce n'est pas comme cela qu'on le fait d'une façon générale depuis le début de cette crise sur votre périmètre. Aujourd'hui les différentes ordonnances-lois font que le gouvernement donne des directives. Sur le sujet du FFP2, je sais la position d'un certain nombre d'organisations syndicales sur le sujet. Nous estimons que nous respectons les préconisations du protocole national émis par le gouvernement. Nous sommes dans une république, il y a des normes qui s'appliquent à toutes les entreprises, nous ne sommes pas à la SNCF une entreprise à part.

C'est vrai factuellement que ce qui est demandé et ce qui est décidé, que nous allons même au-delà des textes, en faisant porter par tous nos personnels le masque. À ce jour et sauf changement des normes applicables, nous considérons que nous sommes en ligne. Après, peut-être que l'histoire expliquera dans cinq ou dix ans que l'on aurait peut-être dû, etc.

Nous SNCF, on se bat depuis le début, et d'ailleurs sur notre région nous n'avons pas été aussi touchés par des manques de lingettes, etc. au début de la crise, car nous avons un peu plus « anticipé » que d'autres régions sur les mesures de protection. Nous avons aussi fait le forcing, et cela avait été souligné par toutes les organisations syndicales, pour que dès que la décision a été prise du masque à distribuer à tous les conducteurs, on soit dans une capacité extrêmement réactive de distribution. Je pense qu'il faut que l'on garde raison.

J'entends ce qu'a dit Mme MARTIN, oui nous ne sommes pas policiers, c'est hyper pénible à vivre. Nous avons des Français qui ne respectent pas les règles, ce n'est pas nouveau. Nous faisons notre travail, nous faisons des rappels, etc. On vérifie que

la personne a bien compris le message, et on fait ce que l'on peut dans un contexte où nous n'avons pas tous les moyens, nous n'avons pas tous les rôles possibles, et nous ne sommes pas responsables de tout. Mais c'est compliqué, on le conçoit.

Globalement pour être honnêtes avec vous, on s'attendait à encore plus de difficultés de la part des voyageurs. Aujourd'hui les gens ont pris l'habitude d'attendre, les choses se font dans une sorte de « rigueur tranquille ». C'est une période extrêmement complexe à vivre pour tout un chacun, et on le fait du mieux possible.

1) Informations en lien avec la situation sanitaire liée au COVID-19

a. Actualités générales ;

b. Éléments régionaux chiffrés des agents touchés par le COVID-19 ;

c. Plan de transport et son évolution ;

d. Reprise de l'activité des services supports dans les bâtiments régionaux ;

M. RABIER, Président

Je propose que l'on passe à l'ordre du jour, parce que nous avons parlé beaucoup du terrain, et c'était normal. Il y a aussi un point que nous avons travaillé, et qui touche plusieurs centaines de personnes. Je vous l'ai dit en préambule, ces gens-là sont bloqués en télétravail depuis mars, et on s'était posé la question de comment ils le vivent et comment cela se passe. Ce n'est pas facile d'être sur le terrain, mais ce n'est pas forcément bien vécu non plus d'être bloqué chez soi, parce qu'il y avait aussi ce phénomène de garde d'enfant en même temps.

Nous avons lancé une opération « on reste ensemble » que l'on avait présentée il y a un mois, et qui faisait sens par rapport à la prolongation annoncée par le Président FARANDOU jusqu'à 8 juin, et la prolongation décidée pour TER, au moins jusqu'à la fin du mois de juin. Nous aurons en tout et pour tout eu de mi-mars à fin juin des gens bloqués à leur domicile pour travailler, et pas tous dans des configurations faciles.

Notre zoom se faisait sur les télétravailleurs, et également les personnes fragiles. Nous avons constaté ces personnes par mail ou SMS de manière un peu neutre, en leur demandant s'ils souhaitaient un entretien. Nous avons composé une équipe qui leur a proposé un échange avec des questions ouvertes pour savoir comment cela se passe. Les premières remontées sont plutôt positives, et cela fait d'ailleurs suite aux éléments que l'on a eus d'une enquête nationale un peu technique « sans contact humain ». Nous n'avons aucune alerte majeure remontée à ce stade. D'ailleurs, beaucoup de gens sont satisfaits qu'on leur demande de leurs nouvelles, et nous avons à peu près 20 % d'entre eux qui acceptent l'entretien, les autres n'en voient pas l'utilité, ce qui est plutôt une bonne nouvelle.

Pour ceux qui ont bien voulu avoir un entretien, il remonte que cela va plutôt bien, que la situation se passe correctement. Les agents qui acceptent l'entretien disent qu'ils ont un manque de contacts, qu'ils n'arrivent pas toujours facilement à concilier la vie professionnelle et la vie familiale. Aussi quelques questions sur la limite du matériel.

Nous avons vu au début de la crise des difficultés de connexion VPN, nous sommes passés de 7 000 connexions VPN à 40 000 connexions.

Finalement cela va mieux, et nous sommes passés dans une phase où les gens se sont installés dans la durée. D'ailleurs, quand on a travaillé sur le déconfinement, le choix de rester en télétravail est plutôt bien passé. Quelques questions RH aussi avec l'impact sur la rémunération. Une enquête qui a été utile et qui est plutôt satisfaisante.

Pour les personnes fragiles, la situation est plutôt bien vécue également, même si l'envie de reprendre est présente. Ce sont des personnes qui ont plusieurs pathologies, mais qui ont envie de reprendre le travail, à cause notamment du manque de contact et des problèmes de rémunération.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je voulais savoir où on l'on en était sur les trois points qui restent bloquants. L'histoire de l'ascenseur, moi non plus je n'arrive pas à comprendre pourquoi cela bloque autant. Au 35 rue de Tournai, où il y a notamment les organisations syndicales, il semblerait qu'il a été décidé que c'est une personne par ascenseur, ce qui n'est pas possible. Nous avons proposé de mettre une personne devant chaque ascenseur et on ne met qu'une personne par ascenseur, mais c'est un blocage. On me dit que c'est pratiquement une question de vie ou de mort d'arriver le plus vite possible à son espace de travail. Tout cela n'est pas très sérieux, d'autant plus que l'on sait que le télétravail va être prolongé.

Pour avoir été à « perspectives » hier, les affiches pour « deux personnes par ascenseur » sont déjà mises. Je trouve cela vraiment dommageable, car nous avons les moyens de faire « une personne par ascenseur ». Je ne comprends pas la réaction de certaines entités. Nous au 35 rue de Tournai on nous a dit « un par ascenseur », et c'est « un par ascenseur ». Je ne vois pas pourquoi à « perspectives » ce serait différent.

Il y avait aussi l'obligation de port du masque dans les couloirs, puisque le 1 mètre préconisé par la « task force » n'est pas respecté. Et avoir un retour aussi sur le fait de devoir passer par le tripode et que l'on ne peut pas ouvrir les deux portes. Cela éviterait de toucher le tripode. Sinon je vous rejoins sur tout ce qui a été dit, le fait que l'on ait travaillé en amont avec la CSSCT, cela a plutôt porté ses fruits. Il reste ces trois points, j'aimerais avoir des réponses. Merci.

Mme COQUERIAUX, UNSA

Je rejoins ce que vient de dire Marc LAMBERT. C'est vrai que ce sont des points qui sont encore choquants, notamment pour l'ascenseur. Lors de la CSSCT nous avons la présence d'un médecin du travail qui ne comprend pas pourquoi si c'était deux personnes autorisées dans les ascenseurs, le port du masque n'était que recommandé, et pas obligatoire. Si la décision de rester à deux pas ascenseur est maintenue, c'est « port du masque obligatoire », et je ne lâcherai pas sur ce point.

M. TONNERRE, Pôle sécurité

Effectivement les protocoles au niveau de la Direction de Lille et Amiens ont été faits par une tournée commune avec un membre du CSSCT. Nous avons monté les protocoles, et il y aura une seconde « tournée » qui est programmé le 3 juin sur les deux sites pour refaire le tour, voir les affichages et tout ce qui a été mis en place.

Concernant les trois points que vous évoquez, les ascenseurs c'est pour l'instant toujours maintenu à deux personnes sans port du masque obligatoire, vu que la distanciation est respectée en étant en diagonale. J'ai posé la question à la « task force », et le retour est qu'il n'y a pas que le TER de présent au niveau de « perspectives ». Pour une question d'harmonisation des processus ils sont restés sur le port du masque préconisé, mais pas obligatoire.

J'ai cru aussi comprendre qu'au niveau du 37 rue de Tournai cela pourrait aussi évoluer, dans la mesure où le volume de l'ascenseur est le même qu'à « perspectives ».

Concernant les tourniquets, c'est une question de Vigipirate. J'ai réinterrogé la responsable sûreté, qui dit que d'autant plus qu'il n'y aura pas grand monde dans les bâtiments à partir de la semaine prochaine, ce serait encore plus facile pour quelqu'un de pénétrer et de se promener dans tous les étages. La personne au niveau de l'accueil n'a pas vocation à « vigiler » tous les pass Vermillon, elle peut être occupée à autre chose. Par contre, du gel hydro alcoolique sera disposé au niveau de l'accueil pour pouvoir se laver les mains et passer le tourniquet. Tourniquet que l'on peut également pousser avec le genou ou le haut de la cuisse pour le faire basculer.

Pour l'obligation du port du masque dans les couloirs, nous avons eu une note explicative pour les personnes en « cas contact ». Le fait de croiser rapidement une personne dans un couloir sans discuter, ce n'est pas considéré comme un « cas contact ». De ce fait on peut considérer qu'un croisement dans un couloir, sans masque, est autorisé. Il n'y a pas de souci là-dessus.

M. RABIER, Président

On ne va pas se battre sur de telles mesures, où le bon sens de mon point de vue doit facilement l'emporter. Je vais prendre contact avec le directeur de l'immobilier, qui d'ailleurs est patron du CASI, pour voir comment on peut arriver à quelque chose de partagé. Cela ne va pas durer 25 ans cette affaire, c'est sans doute les prochaines semaines.

J'ai envie de dire que celui qui ne veut pas mettre son masque... je suis assez d'avis que dès que l'on est plus qu'un dans un ascenseur, c'est le masque. Les personnes vont avoir l'habitude de mettre un masque, s'ils viennent en train notamment, et le parcours en ascenseur n'est pas si long.

Pour moi quand on passe le couloir, que l'on se croise sans se parler, je ne voyais pas la notion de contact prolongé. On essaie de faire avancer la chose rapidement.

Mme COQUERIAUX, UNSA

Si on pouvait avoir l'assurance que le port du masque sera obligatoire dans les ascenseurs, ce serait très bien. J'ai eu connaissance de questions sur France 2 sur les ascenseurs dans les entreprises. La journaliste qui répondait à la question disait « port du masque obligatoire dans les ascenseurs ». Je n'ai malheureusement pas retrouvé d'article sur le sujet, mais c'est curieux d'entendre cela dans les médias et de ne pas pouvoir l'appliquer chez nous. Pour moi, c'est vraiment une question de bon sens.

Concernant la note sur les points contacts, si elle pouvait nous être communiquée pour information. Je vous remercie.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je voudrais faire un point sur ce qui s'est passé en Commission territoriale. Cela a été accepté, et je remercie les personnes qui y ont contribué. Dans tous les espaces de travail où il y avait beaucoup de collègues, nous avons tout divisé par deux, et là dans les ascenseurs on mettrait deux personnes. Vous avez été transparent, vous avez dit que c'est parce que des entités ne le veulent pas. Bizarrement je l'ai comparé avec ce qui se passerait au 37 rue de Tournai, et cela pourrait maintenant changer et passer à deux. L'histoire de la Commission territoriale, c'était d'essayer de trouver des points convergents par rapport à tout ce qui se passait pour le Covid 19. La première réunion qui a eu lieu, nous avons vu que chaque activité a fait son bilan et nous n'avons pas forcément chuté sur des choses communes. Cela s'est fait un peu rapidement, on va laisser du temps pour voir si cela s'améliore. Mais c'est comme d'habitude, chaque entité veut faire « comme elle veut ».

Cela peut paraître « chiant » de bagarrer pour une histoire d'ascenseur, mais derrière cela, ce sont des entités qui ont envie de fonctionner comme bon leur semble. Je suis très surpris d'entendre que cela risquerait de changer au 37 rue de Tournai. Nous allons réfléchir à notre participation à la Commission territoriale parce que si c'est le même système que d'habitude, on va continuer comme avant. Tout cela ne va pas enlever le bon travail qui a été fait. Il paraît qu'il va y avoir « un monde d'après », mais pas mal de nos collègues aimeraient rester dans « le monde d'avant » et continuer à faire à leur sauce et comme bon leur semble, et ne pas faire passer la santé et la sécurité des collaborateurs en priorité.

M. WATTEBLED, CGT

Une intervention sur la forme, concernant les visites en général dans les CSSCT. J'aurais voulu connaître le critère pour pouvoir y participer. D'après ce que j'ai compris, c'est à la main exclusive du président qui choisit qui il veut pour faire ces visites. Sur le fond je vois le travail effectué par tous, mais j'aimerais avoir des précisions sur la forme. D'ailleurs, il ne me semble pas avoir eu d'information préalable au sein du CSE sur ces visites préalables dans les CSSCT.

M. RABIER, Président

Je vais vous répondre rapidement, les critères sont multiples : premier critère est celui qui géographiquement est le plus à même de faire cette tournée. C'est stupide de venir faire quelqu'un de Dunkerque pour aller à Saint-Quentin, alors que l'on peut avoir un collègue de Saint-Quentin. Deuxièmement, appartenir à la CSSCT concernée. Troisièmement, être volontaire pour faire ce travail. Quatrièmement, être directement un peu concerné. Tous ces critères sont mis en commun, et on détermine quelques personnes qui acceptent de faire ce travail-là, avec des membres de la Direction sécurité, et on fait une tournée. La tournée est ensuite partagée avec tout un chacun, et on essaie d'améliorer les choses.

Pour conclure sur cette affaire avec les précédentes interventions, je ne sens pas d'opposition entre nous. Pascal TONNERRE évoque le fait que c'est un peu compliqué parce que nous sommes multi-occupants dans certains sites, et je vous dis que je ne suis pas en désaccord avec ce que vous prônez. Comme il n'y a pas de reprise massive le 8 juin, on se donne encore quelques jours pour aboutir à quelque chose de correct.

Nous n'avons pas évoqué les histoires d'ascenseur, mais cela vaut peut-être le coup que je me renseigne vis-à-vis de mes collègues des autres SA.

M. WATTEBLED, CGT

Je n'ai nullement remis en cause les participants des visites. Je vous demande juste à quoi correspondent les critères sur les participations. Je pense que tous les membres de CSSCT devraient être invités à participer, charge à eux d'y participer ou pas, selon les critères évoqués.

Nous avons eu des exemples par le passé sur d'autres visites, qui sont à la main exclusive du président, ce qui gêne quelque peu. Une des propositions serait de proposer à l'ensemble des membres de la CSSCT de participer aux différentes visites.

M. RABIER, Président

J'ai entendu votre demande. Il ne me semble pas que cela a été évoqué dans la CSSCT comme une forme de dysfonctionnement dans le travail réalisé. Nous l'avons fait de manière réactive et nous avons voulu l'anticiper.

Je crois qu'il ne faut pas mélanger les inspections communes préalables, et là vous êtes systématiquement invités. Là nous sommes sur une autre démarche, où l'on construit un protocole que l'on ne veut pas subir. Cela s'est fait de la même manière côté Technicentre, avec des personnes qui se sont investies dans ces travaux.

Mme COQUERIAUX, UNSA

Il me revient à l'esprit que lors de la CSSCT nous avons demandé la possibilité de mettre sur les paliers de chaque étage des distributeurs automatiques ou semi-automatiques de gel hydro alcoolique. Je sais que ceci est repris sur le site d'Amiens, mais ce n'est pas repris sur « perspectives ». Ce serait intéressant que ce soit mis en place sur les paliers.

Pour les ascenseurs, vous n'êtes pas sans savoir qu'ils sont fragiles et tombent régulièrement en panne. Ce qui m'embêterait beaucoup, c'est que l'on ait des personnes qui restent coincées entre deux étages dans l'ascenseur, sans port de masque. Là, on aurait vraiment plus de 15 minutes.

M. RABIER, Président

Je me suis peut-être mal fait comprendre, je ne suis pas en désaccord avec ces propos, je vais travailler le sujet. Je partage ce risque avec vous, mais nous avons la difficulté avec d'autres occupants qui ne sont pas du TER Hauts-de-France.

e. Recueil de l'avis du CSE TER Hauts-de-France concernant les mesures applicables en matière de repos pour le mois de mai.

M. RABIER, Président

Je propose de poursuivre sur le recueil d'avis obligatoire qui est demandé aux élus concernant les mesures applicables en cas de repos pour le mois de mai. Le mois de mai ce n'était pas cinq jours comme nous l'avions demandé entre la mi-mars et la fin avril, là c'était une journée qui était demandée.

La mesure vous la connaissez, c'est de lisser les repos, pour qu'il n'y ait pas pendant ces deux ou trois mois de confinement, et maintenant de déconfinement, de cas trop important de repos qui n'auraient pas été pris.

Nous vous demandons un avis. Je vais laisser Elodie vous expliquer comment nous allons procéder.

Mme LAMBERT, RS

Nous allons procéder comme nous l'avons fait pour les autres CSE. À l'appel de votre nom, vous exprimerez votre vote, c'est-à-dire « favorable », « défavorable » ou « sans avis ».

Il est procédé au vote concernant les mesures applicables en matière de repos pour le mois de mai.

La proposition est rejetée à l'unanimité avec 26 votes défavorables.

Mme LAMBERT, RS

Merci, nous avons 26 votes défavorables sur 26 votants.

M. RABIER, Président

Merci, cela mérite d'être clair et unanime. Je propose de laisser la parole au Secrétaire.

2) Informations de Monsieur le Secrétaire

M. KIKOS, Secrétaire

Quelques informations concernant la réouverture de nos sites du CASI Nord – Pas-de-Calais. Tout d'abord pour dire que nous sommes toujours sous le coup de la loi d'urgence sanitaire et en ce qui concerne les activités sociales du CASI Nord – Pas-de-Calais, nous aurons une reprise progressive des activités le 2 juin, avec le retour du personnel sur le lieu de travail, pour un accueil public à compter du 15 juin. Ceci notamment pour la restauration avec salades, sandwiches et plats à emporter. Il en sera de même pour les bibliothèques et les espaces CE avec un accueil public à partir du 15 juin. Tout cela en suivant les préconisations des fiches-conseils du ministère du Travail.

Rappeler que depuis le début du confinement une communication permanente est mise à jour sur le site internet du CASI pour informer les cheminots actifs et retraités. Je vous invite donc à le consulter pour plus d'informations. Je ne vais pas développer ici l'ensemble des activités.

J'en profite par ailleurs pour remercier le personnel CASI pour son investissement, son professionnalisme et sa réactivité depuis le début de cette crise.

Une autre information : la trésorière du CASI mandatée par l'UNSA a d'elle-même fait un devis auprès du Cabinet d'expert-comptable pour une aide sur la rédaction d'un rapport de gestion et d'activité. Nous avons exprimé tout notre étonnement lors du dernier bureau, puisque le CASI Nord – Pas-de-Calais a déjà un expert-comptable, et que ce devis a été fait sans concertation préalable avec les autres membres du bureau, et sans prendre conseil auprès du Cabinet Sémaphores qui nous suit depuis sa désignation unanime lors du CASI zéro.

Effectivement il revient au trésorier de rédiger un rapport de gestion et d'activité dans le cadre de la présentation des comptes, ce que faisait lui-même le trésorier sortant du CE mobilisé. En fait aujourd'hui ce rapport couterait au CASI Nord – Pas-de-Calais entre 5 k€ et 7 k€ TTC. J'en informe le CSE, comme j'ai informé tous les autres CSE contributeurs, parce que le CASI Nord – Pas-de-Calais vit grâce aux dotations qui sont versées par les CSE, et cela fait quand même cher le rapport, et nous avons déjà un expert-comptable.

En gros, cela reviendrait à un coût supplémentaire pour le CASI, alors que la trésorière bénéficie déjà de l'aide d'un expert-comptable et d'un commissaire aux comptes. Si cette démarche va au bout, puisque les membres UNSA et SUD ont demandé à ce que ce soit porté au vote, nous aurons un deuxième expert-comptable qui aurait en charge la rédaction du rapport de gestion de la trésorière, pour un coût qui pourrait aller jusqu'à 7 k€ TTC.

M. TAILLEZ, CFDT

Bonjour, Alexandre. Justement le fait que tu parles de ces problèmes-là donne du vent à mon moulin. J'aurais voulu savoir s'il était possible d'organiser un bureau. Parce que même si on se téléphone, cela fait plusieurs mois que l'on ne s'est pas parlé. Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres organisations syndicales, mais que l'on fasse le point concernant le CSE. J'aimerais avoir ton opinion là-dessus et savoir si on peut l'organiser assez rapidement.

M. KIKOS, Secrétaire

Oui, c'est vrai qu'avec tout cela nous avons un peu survolé toutes ces réunions que nous avons l'habitude de tenir. Si on en reste sur le calendrier initial, nous avons un bureau prévu le vendredi 5 juin. Si vous en êtes d'accord, on peut lancer une invitation sur Teams pour tenir un bureau de CSE vendredi matin.

M. TAILLEZ, CFDT

Après, c'était justifié, si les autres sont d'accord, cela peut m'aller.

M. KIKOS, Secrétaire

J'enverrai une invitation sur Teams pour un bureau de CSE vendredi prochain, si cela vous va.

M. TAILLEZ, CFDT

Moi cela me va, je laisse les autres parler.

M. TOURNAY, UNSA-Ferroviaire

Pour l'UNSA oui, nous sommes partants.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Si un bureau est mis en place, SUD participera.

M. KIKOS, Secrétaire

Très bien, je vous remercie. Moi j'en ai terminé.

3) Informations de Monsieur le Trésorier

Sans objet.

4) Informations de Monsieur le Président

- Information sécurité

M. MARTEL, Directeur production

Je ne vais pas rentrer dans le document que nous vous avons transmis, parce que sincèrement, donner des éléments d'analyse sur la production du mois d'avril, cela ne me semble pas intéressant à ce stade. Vous notez avec les chiffres que cela s'est bien passé en avril. Après, il n'y avait que 150 trains qui roulaient, mais c'est vrai qu'avec toutes les contraintes cela aurait pu aussi mal aller. Vous avez les chiffres, je vous laisse éventuellement poser des questions dessus, mais je ne les commente pas plus que cela. C'est un mois particulier, le mois d'avril.

- Informations commerciales

M. RABIER, Président

Nous n'avons pas reçu les données commerciales, c'est cela ?

M. MARTEL, Directeur production

Elles ne présentaient pas plus d'intérêt que les données de production pour le mois d'avril. La fréquentation était de moins de 2 % de l'habituel, et il faut retenir que ce n'est pas tout à fait zéro, mais nous n'en sommes pas loin quand même.

M. RABIER, Président

L'analyse est vite vue, les recettes ont été quasi nulles, voire extrêmement faibles.

- Informations sur la régularité et la production

Sans objet.

5) Informations trimestrielles sur la situation de l'emploi (2e trimestre)

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Vous avez reçu le document sur les données emploi trimestrielles. Je vais commencer par vous faire un commentaire de ce document, et je compléterai par quelques éléments d'information sur les écoles et sur nos agents en transition professionnelle, ainsi que notre personnel reconnu Qualité Travailleur Handicapé.

D'abord le commentaire des données emploi trimestrielles. Nous avons le premier tableau qui fait apparaître l'évolution du nombre d'agents par nature de contrat.

On voit qu'à fin mars le périmètre du CSE compte 3 625 agents, hors stagiaires. On voit également au niveau des CDD que l'on en avait 13 à fin mars. Les motifs des CDD concernent essentiellement des remplacements de salariés absents et des CDD seniors à la vente et au train.

Vous avez ensuite un point sur les admissions du premier trimestre. On voit que l'on a eu 26 admissions sur le premier trimestre : 12 sont conducteurs et 14 sont contrôleurs.

Vous avez ensuite le tableau des cessations. Nous avons 43 cessations sur le premier trimestre, dont 16 retraites. Les autres cessations sont détaillées par rubrique : 9 départs volontaires ; 4 ruptures conventionnelles ; 3 réformes ; 4 licenciements ; 2 fins de contrat ; 4 démissions ; 1 décès.

Vous avez ensuite l'état des mutations entrant et sortant. Nous avons 157 mutations entrantes et 248. Dans les mutations sont comptabilisés également les transferts. Nous avons eu des transferts sortants du technicentre et entrants vers DDN, les agents de l'UP de Creil.

Concernant les congés de disponibilité, fin mars nous avons un seul agent en congé de disponibilité pour création d'entreprise et deux en congé de disponibilité sabbatique.

Entre janvier et février, nous avons une fin de congé de disponibilité, cette personne a démissionné.

Nous avons ensuite le suivi des retraites qui nous montre que 272 agents ont atteint l'âge légal d'ouverture des droits à la retraite, et 75 d'entre eux ont atteint l'âge pivot. Seulement 12 pour le moment ont sollicité de façon formelle le départ en retraite.

À la suite vous avez le suivi de l'intérim avec le bilan des contrats du 1er trimestre. On peut noter que nous avons 19 contrats intérimaires en insertion professionnelle.

En complément de ces informations, au niveau des ASCT, nous avons réalisé depuis le début de l'année 20 montées TER vers Voyages, et 4 autres sont à l'étude. Toujours pour les ASCT, nous avons en perspective 2 montées TER vers Transilien, et 6 vers Ouigo.

Ces départs associés à nos mouvements naturels internes à TER entraînent des écoles avec des apports internes et externes. Depuis mi-mars la situation sanitaire a eu un impact sur nos formations, certaines ont été suspendues, d'autres décalées. Pour récupérer un maximum de ressources pour la reprise d'activité et pour l'été, nous avons retravaillé les formations initialement prévues, réenclenché des sessions, reporté certains modules de formation initiale pour des stagiaires qui étaient déjà intérimaires et peuvent être opérationnels pendant l'été.

Au niveau de la conduite, nous avons également des écoles avec des apports internes et externes. Depuis le début de l'année, nous avons réalisé 26 mises en stage. Pendant la période de confinement, et même depuis mi-mai le recrutement continue, nous n'avons jamais cessé les entretiens, qui se sont réalisés à distance. Nous continuons de compléter notre vivier de candidats pour les prochaines écoles. 2 sont prévus en juin pour la conduite, la première pour 8 stagiaires. La seconde fin juin se remplit progressivement avec quelques difficultés à obtenir aussi vite que l'on voudrait des créneaux DMAS et THS.

Ensuite sur la situation des agents en transition professionnelle. À fin avril nous avons 41 agents dans ce cadre-là. J'évoque les agents qui sont inaptes définitif suite à raison médicale, ou qui sont sans poste suite à réorganisation ou suite à une fin de congé de disponibilité par exemple. Nous en avons trois qui ont une solution en perspective,

ils auront une mutation dans les semaines à venir, et quatre ont des pistes sérieuses. Majoritairement ce sont des agents inaptes définitifs. Depuis le début de l'année, nous avons trouvé des solutions pour 19 agents, et nous avons eu 12 nouveaux cas. La balance est favorable. 85 % retrouvent un poste, le reste fait des sorties d'entreprise par le biais de retraites, de réforme, de départ volontaire, de rupture conventionnelle.

Actuellement sur notre périmètre nous avons 129 agents qui ont déclaré leur handicap à l'entreprise. Nous travaillons sur l'aménagement de certains postes pour ceux qui en ont besoin, cela concerne actuellement 17 postes.

Voilà ce que je voulais vous présenter sur ce point emploi.

M. HOUEL, CGT

Par rapport au premier tableau en page 2, qu'est-ce qui justifie une différence de janvier à février pour les qualifications TB ? Je n'ai pas vu arriver 91 agents.

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Ce sont les transferts de l'UP de Creil, les TB qui ont rejoint la DDL Paris Hauts-de-France.

M. SOUIN, SUD-Rail

J'avais la même question pour les TB supplémentaires.

Après, j'aimerais bien qu'il soit quand même affiché que les QC sont à -31, les QD à -17 et les QE à -8. Je pense que la raison est connue, mais j'aimerais qu'elle soit mentionnée dans le compte rendu. C'est-à-dire que c'est la réorganisation des escales et la fin des autorisations de départ, donc également la fin de la boucle de rattrapage qu'il y avait avec ce plan-là.

On constate -11 en contrat d'apprentissage. Est-ce qu'il va y avoir une relance de contrats d'apprentissage ?

Ce que je trouve dommage, c'est que dans les tableaux de suivi de retrait et intérim il n'y ait pas le lieu, le poste, le délai, etc.

Ce que je regrette sur le point des formations, c'est que l'on va privilégier toujours la formation à distance. Quatre écoles stoppées vont reprendre, je voudrais connaître les conditions de reprise de ces écoles.

M. HOUEL, CGT

Sur le tableau de suivi des retraites, je vois que de nombreux agents ont atteint l'âge de la retraite, et peu ont fait officiellement leur demande de départ à la retraite. Sauf qu'avec le retard des Commissions de notation, nous sommes tous convaincus que le nombre de départs à la retraite va fortement augmenter. Ces tableaux en page 7, pour ce qui concerne l'établissement Hauts-de-France, les agents de conduite TGV n'apparaissent plus dans l'effectif. Vous me le confirmez ?

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Oui, ce ne sont plus des effectifs TER.

M. HOUEL, CGT

Donc mon inquiétude est d'autant plus grande, c'est que les agents TGV se rapprochent plus de l'âge de la retraite. Pour alimenter ces départs, on va venir

piocher dans les viviers TGV où bon nombre d'agents de conduite TER apparaissent. De ce fait, bon nombre d'agents de conduite de l'établissement Hauts-de-France risquent de basculer à l'axe nord. Avec les écoles qui ont été engagées, je me demande si on ne va pas se retrouver d'ici 2021 avec une pénurie d'agents de conduite pour couvrir le plan de transport au TER.

M. VÉZARD, RS CFTD

J'aimerais savoir s'il y avait une coupe prévue dans les effectifs intérimaires au niveau du matériel, qui est une grosse variable d'ajustement du personnel. Sachant que certains intérimaires se sont déjà vu signifier des fins de mission à la fin de leur contrat par leur DPX pour cause Covid.

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Les fins de contrat d'apprentissage que vous avez signalé, j'imagine que ce sont des agents qui ont été transférés avec les équipes, notamment au niveau du technicentre Hauts-de-France.

Par rapport à ce que vous avez noté sur les perspectives de départ suite aux notations ou vis-à-vis des montées TER vers Voyages, nos projections d'école au niveau de la conduite intègrent les montées TER vers Voyages. Nous avons des échanges très réguliers avec eux pour pouvoir les déterminer, et connaître le nombre d'entrées en école nécessaire.

Sur les intérim au matériel, il n'y a pas de modification prévue sur nos besoins d'intérim. En effet, pendant la période que l'on vient de vivre, certains contrats ont pu être arrêtés. Si l'activité ensuite reprend et que nous avons à nouveau besoin de ce personnel, nous réactiverons les contrats. Je n'ai pas connaissance de modifications importantes concernant le technicentre à ce sujet-là.

M. SMAGHUE, CGT

Je demande encore la mise en place d'une Commission emploi-formation assez rapidement.

M. HOUEL, CGT

J'ai calculé dans le document que nous avons, nous prévoyons 61 entrées TB en formation initiale. Nous savons pertinemment que nous n'avons jamais 100 % de réussite, et si on part sur 60 %, nous avons entre 36 et 37 nouvelles arrivées. Je vois que sur l'effectif Hauts-de-France nous avons 87 agents qui ont ouvert le droit à la retraite et 17 qui ont atteint l'âge pivot. On sait qu'il y aura quand même des formations TGV et je réitère ma crainte : j'ai la certitude que l'on se dirige vers la même situation que nous avons connue il y a deux ans pour la traction avec un sous-effectif ahurissant pour couvrir le plan de transport.

M. VÉZARD, RS CFTD

J'ai bien entendu votre réponse, vous dites qu'il n'y a pas de coupe prévue au niveau des intérimaires. Sauf que là j'ai la réponse que le DUO d'Amiens a faite à un de ses agents qui lui dit que son contrat ne sera pas renouvelé à fin juin et que le contexte actuel n'est pas favorable à la reprise d'intérimaires. Je me demande comment le travail va pouvoir être effectué, en plus cet été avec la période protocolaire qui arrive, et avec une montée du plan de transport qui a été annoncé tout à l'heure par

M. MARTEL. C'est un peu contradictoire avec ce que vous venez de dire, car M. BOURGAUD (pour ne pas le citer) commence à dire à ses intérimaires qu'ils vont être mis en fin de mission.

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Sur ce point, comme je vous l'ai dit, je n'ai pas connaissance de besoins intérimaires sur le technicentre que l'on aurait refusé. S'il y a fin du contrat, pour moi c'est qu'il y a fin du besoin. Après, ce que je vous propose, c'est que je fasse le point avec le GPE de mon équipe concerné par cet établissement. Avez-vous le nom de l'intérimaire ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Je vous l'enverrai par mail, sans problème.

Mme FABBRONI, Pôle emploi

OK, merci. Je n'ai pas d'autre complément d'information à donner.

M. SOUIN, SUD-Rail

J'ai demandé à quoi correspondait les suppressions en qualification C, D, E. J'ai fait une hypothèse, j'aimerais avoir la confirmation. Merci.

M. RABIER, Président

Cette hypothèse est juste. Vous savez très bien qu'il y a eu un programme d'ajustement des effectifs de réorganisation des escales dans beaucoup de gares à la fin de l'année dernière. Ce qui forcément a été beaucoup anticipé au niveau GPEC avec des personnes que l'on a mis dans des écoles, dans des mutations infra et autres. C'est un événement qui a eu un impact sur le bilan en début de trimestre, forcément.

M. HOUEL, CGT

Je voudrais entendre la Direction répondre si oui ou non il y a une crainte à avoir sur l'effectif « agent de conduite » pour 2021.

M. RABIER, Président

Ce n'est jamais gagné d'avance. C'est suivi au plus haut niveau de l'entreprise suite à la crise que nous avons vécue il y a plusieurs années, et tout le monde s'en souvient. Je peux vous dire que les échanges au niveau national pour réguler tout cela ont bien lieu, et particulièrement au sein de la DGTER, avec toutes les entités TER en France. Nous, bien évidemment, nous avons des experts dans l'équipe, nous avons un plan de transport qui a évolué en fin d'année dernière. Nous avons ajusté, nous avons une trajectoire avec des hypothèses de départ en retraite qui s'appuie sur ce que l'on vit depuis plusieurs années. Nous avons « craint » un instant que la PR20 bouscule potentiellement ces choses-là, mais à ce stade nous n'avons pas vu beaucoup de changements, mais c'est un peu tôt, s'agissant d'une PR récente. Nous en tout cas, nous faisons tout pour qu'il y ait le nombre de conducteurs nécessaires pour assurer le plan de transport, je ne peux pas vous le dire autrement. Je ne peux pas vous dire par avance que pour les deux ans à venir nous n'allons avoir aucun souci du côté de traction, mais par contre le système de régulation et le détachement, tout cela continuera de fonctionner comme cela s'est passé depuis des années.

M. MARTEL, Directeur production

Il y a une tension sur les effectifs, il ne faut pas se le cacher, d'ailleurs vous voyez qu'il y a de gros volumes de formation. Nous avons également des arrivées de mutations de Transilien qui sont prévues. On se dirige vers une période où il va falloir être vigilants sur le volume des arrivées, d'autant que les formations ont été du coup un peu décalées avec la crise. Toutes les commandes d'écoles que l'on fait sont bien ajustées au besoin. Tabler sur 60 % cela peut faire un peu court quand même.

C'est effectivement une période avec un fort taux de départs, il faut faire plus de formations, il faut bien travailler les entrants pour ne pas se rater sur 2021.

Mme GIRAULT, Pôle formation

Bonjour à tous, je vais vous faire un point sur la formation. À savoir que l'entrée en confinement à compter du 16 mars a entraîné l'arrêt de toutes nos formations et le report jusqu'à nouvel ordre. Afin de préparer la reprise, les priorités de formations se sont concentrées sur les formations permettant d'assurer la production, ainsi que toutes les formations indispensables à la tenue du poste, comme les formations soumises à habilitation.

Dans l'incertitude des conditions de reprise en présentiel, les centres de formation ont travaillé à la production de formations en distanciel, voire en classe virtuelle. C'est ainsi que l'université des services a produit une formation ASCT en classe virtuelle. Une formation pilote s'est déroulée sur Bretagne mi-avril, et a été validée pour mise en production. À noter que cette formation sécurité a été validée par le PSF. Cette formation est axée sur la sécurité et la sûreté, avec une partie pratique en établissement. Pour notre région, une première formation ASCT en classe virtuelle a démarré le 18 mai avec 6 stagiaires pour la DL Paris Hauts-de-France, et une autre débutera le 3 juin avec 4 stagiaires, toujours pour la DL Paris Hauts-de-France.

Concernant les formations en présentiel, elles reprennent progressivement. Les centres de formation ont travaillé à la mise en œuvre de leur protocole sanitaire et à une nouvelle organisation afin de respecter les mesures sanitaires. Ainsi pour le matériel le technicampus a repris ses formations en présentiel dès le 25 mai. La traction a recommencé ses formations le 25 mai dernier. 5 écoles avaient été stoppées le 16 mars et ont redémarré à Lille, Tours, Saint-Denis et Nancy. Une école a débuté également le 25 mai à Rennes, et une autre école traction est prévue le 8 juin à Lille.

Quant aux universités des services, elles devraient démarrer le 8 juin, mais proposent malgré tout des formations en distanciel, comme déjà évoqué.

À noter que le RC Nord – Pas-de-Calais a organisé en présentiel une formation ASCT qui a débuté le 25 mai, 8 stagiaires ont intégré cette formation. Une autre formation a démarré également pour 11 intérimaires le 25 mai. À noter que tous les protocoles sanitaires sont systématiquement envoyés par mail aux stagiaires au préalable à la formation.

M. RABIER, Président

Il est 12h15 bientôt, soit on traite le dernier point, soit on fait une coupure d'une heure. Je suis à votre écoute.

M. ROTOLO, RS CGT

Si on pouvait terminer le point ce matin et reprendre un autre point sur l'après-midi, ce serait bien.

On n'est pas obligé de s'arrêter à 12h45, on pourrait aller jusqu'à 13h ou 13h15 et déjeuner après. Nous, on s'adaptera.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour l'UNSA il y a une partie de la délégation qui ne sera pas là cet après-midi, car nous sommes en réunion avec notre fédération.

M. RABIER, Président

Vous préféreriez que l'on traite tout de suite, très bien.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Après, peut-être pas jusqu'à 14h, parce que l'on enchaîne la seconde à 13h30. Après, si je ne suis pas là pour la suite mes collègues prendront la suite sans difficulté.

M. FERTÉ, RS FO

Je n'ai pas de préférence.

M. TAILLEZ, CFDT

Une petite pause déjeuner ne ferait pas de mal.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Nous serions OK pour finir ce matin.

M. RABIER, Président

Je vous propose alors d'enchaîner sur ce point, en visant 13h.

M. HOUEL, CGT

Si je peux me permettre, en attendant : si je reprends les réponses que vous avez apportées concernant à quel effectif correspondait la charge de l'Etoile-Saint-Paul avant sa fermeture. Je suis d'autant plus inquiet parce que nous avons tous l'espoir qu'avec de nouvelles voies on fasse circuler plus de trains. Si à l'époque il fallait 14 AVC et 15 ASCT pour couvrir cette charge, je pense que l'on va être très tendus l'année prochaine.

M. MARTEL, Directeur production

L'infrastructure ne nous permettra pas de faire une augmentation de charge sensible. La rénovation a été juste une remise à niveau du rail, mais cela n'a pas augmenté les performances de l'infrastructure d'avant. Nous allons remettre les mêmes niveaux de prestation.

M. HOUEL, CGT

Quand on a refait la VU Dunkerque-Calais via Gravelines, cela reste une voie banalisée, mais il y a quand même beaucoup plus de circulation qu'auparavant.

M. MARTEL, Directeur production

Ce n'était pas la même chose sur Calais-Dunkerque.

M. HOUEL, CGT

Dès lors que la ligne ne sera plus limitée à 40, on peut tous espérer, je pense, qu'il y ait plus de trains.

M. MARTEL, Directeur production

Je ne vous parle pas de la dernière adaptation. Les chiffres qui nous ont été donnés, c'est quand on était en fonctionnement normal.

6) Point d'étape sur le projet d'intégration du secteur produit train de PN à la DL TER PHDF

M. RABIER, Président

Merci, Hélène de nous avoir rejoints. Nous allons débiter le dernier point à l'ordre du jour.

Ce projet de Direction de ligne que nous avons initié il y a maintenant plus d'un an. Les deux premières briques de notre modèle c'est Amiens et Paris, avec une attention particulière sur Paris, parce que cela se fait en plusieurs étapes. Il y a avait un certain nombre d'effectifs Voyages qui travaillent pour TER depuis toujours par la production notamment du produit train. Cela nous le savions, c'était prévu courant 2020 cette intégration. Elle a été décalée parce que le calendrier initial nous étions plutôt sur le printemps. La grève plus l'événement Covid a repoussé un peu tout cela. Nous sommes aujourd'hui sur des échéances qui n'ont plus rien à voir, puisque l'on vise l'étape du mois de novembre.

Nous avons bougé beaucoup les lignes, ce qui nous a permis de bien étudier les conséquences et l'impact de tout cela. Nous avons d'ailleurs un produit qui est en lien avec une des revendications que j'ai entendues dans les déclarations initiales sur une forme de ré internalisation, puisque nous avons aussi travaillé dans ce sens-là.

Mme BOUKREDIA, pour la CGT, procède à la lecture de la déclaration suivante :

« Monsieur le Président,

Ce projet d'intégration prévoit le transfert de pas moins de 130 cheminots, des reconversions pour un grand nombre d'entre eux, et des modifications importantes de mission qui iront jusqu'à demander aux agents de la filière 27 d'effectuer des missions relevant de la filière 26 en privilégiant la polyvalence chère à vos ambitions.

Avec une volonté pleinement assumée de préparer l'ouverture à la concurrence, en transférant des cheminots de l'Axe Nord dans une branche où chaque ligne TER desservant Paris-Nord est vouée à être mise à la concurrence ; ce qui est déjà le cas de la ligne Paris-Beauvais.

Par ce biais, les cheminots qui seraient transférés vers TER Hauts-de-France encourent le risque d'être ensuite cédés au futur repreneur.

Monsieur le Président, vous ne cessez de répéter depuis la création de ce CSE et Monsieur Martel ne nous contredira pas, avoir l'ambition de faire du TER Hauts-de-France un produit compétitif, robuste, avec l'engagement de mettre les moyens pour que cela fonctionne et ainsi vous positionner sur les appels d'offres des lignes

ouvertes à la concurrence avec une volonté nationale de l'entreprise de ne pas être en rivalité avec les filiales.

Néanmoins des interrogations subsistent.

En effet le transfert de personnel n'a d'autre objectif que de faciliter l'arrivée des concurrents en offrant un produit complet à ces fameux prétendants.

Que deviendront ces cheminots si vous ne remportez pas le marché ? Nous vous rappelons l'obligation de transfert avec probablement un abaissement de la rémunération et du sac à dos social.

Monsieur le Président, la CGT continuera de se battre pour une CCN de haut niveau pour préserver l'ensemble des cheminots que vous laisserez volontiers sur le carreau.

L'aspect financier et les exigences de service public depuis le début de la crise sanitaire que nous vivons depuis quelques semaines font que certaines entreprises privées, aujourd'hui, ne souhaitent plus se positionner sur les appels d'offres. Ceux-ci étant trop contraignants et trop peu rentable.

Le service public n'est pas destiné à générer des profits.

Inutile d'aller bien loin pour voir l'échec de l'ouverture à la concurrence, avec TRANSKEO et les conditions de travail désastreuses pour leurs salariés. Celles-ci sont si infâmes que pour éviter le départ de ces salariés TRANSKEO est dans l'obligation de leur proposer des contrats de travail d'a minima trois ans.

Légitimement nous nous posons les questions suivantes :

Qu'advient-il si des entreprises moins frileuses échouaient et mettaient la clé sous la porte laissant des cheminots sur le carreau ? Aucun document ne mentionne une réintégration des salariés à la SNCF.

Quelle sera leur option ? S'inscrire à Pôle Emploi ?

Ou pour éviter les risques psychosociaux, vous allez garantir à l'ensemble des cheminots du TER Hauts-de-France un emploi même après une mise en concurrence ?

Alors aujourd'hui vous allez essayer de nous vendre du rêve comme à chaque CSE, en abordant uniquement l'aspect marketing du projet et non le fond avec le véritable objectif que vous visez ! Nous ne sommes ni dupes ni crédules !!!

D'ailleurs pressé par les échéances afin d'être prêt pour répondre aux appels d'offres en fin d'année, vous avez usé de manigances en associant des élus CSE CGT pour justifier ce point à l'ordre du jour de cette réunion. Monsieur le Président, je vous rappelle l'existence du secteur CGT de PN avec lequel vous ne communiquez jamais et qui est pourtant dans le périmètre de ce projet. JAMAIS vous ne les avez contactés, JAMAIS vous n'avez abordé ce sujet avec les élus que vous avez mentionnés pendant vos échanges ce jour-là. Nous vous demandons une explication sur ce sujet.

Comme nous l'avons rappelé à votre subordonnée, Madame MARQUET, nous n'avons aucune confiance en la direction, et vos agissements nous donnent raison.

Monsieur, la délégation CGT vous demande de retirer ce point d'étape de ce CSE et de ne le traiter que lorsque vous aurez répondu à nos questions.

Merci de votre attention. »

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

« Concernant le dossier d'intégration du secteur de Paris Nord à la Direction de ligne Paris Hauts-de-France, nous souhaitons saluer la mise en place de la réunion CSP. Cette initiative a permis des échanges intéressants avec les différents acteurs de ce projet. Nous espérons que cette formule soit renouvelée pour les futurs dossiers qui se représenteraient à nous. Il est indéniable que cette réunion permet de dégrossir le terrain, éclairer le contexte, partager, mais aussi définir les actions et le calendrier afin de mieux accompagner les agents.

Tout travail en amont de la formation et/ou de la consultation est forcément bénéfique, reste à savoir si vous saurez l'écouter. Au regard de ce qui nous a été présenté en CSP et du dossier que vous allez nous présenter lors de ce CSE, nous pouvons constater une volonté d'améliorer la qualité de service et d'accueil au sein du TER sur le périmètre de la gare du Nord, en ayant des agents au produit TER.

Toutefois, nous espérons qu'une synergie entre les activités restera possible, et surtout pas à sens unique. Cela apportera de l'aide à l'une ou l'autre des activités en cas d'aléas réguliers qui dégradent grandement la qualité de nos prestations et rend très compliqué le travail des agents sur le terrain.

Nous sommes certes au début du processus de cette intégration et des échanges, et il est à souligner que vous aviez anticipé pour cette fois le débat sur le sujet avec une première rencontre qui était prévue courant mars. La crise sanitaire étant passée par là (3 mois de retard), nous pensons que votre calendrier est bien optimiste pour réussir à avoir les débats nécessaires. Ainsi, nous pensons qu'il aurait été judicieux de décaler cette mise en place d'autant de temps que nécessaire, en y rajoutant les mois que nous a fait perdre cette crise sanitaire.

Néanmoins, laissons place aux échanges dans les différentes instances, nous aurons peut-être tort sur cette analyse.

Pour l'instant un point particulier a retenu notre attention : la mise en place de VAE effectuée par les CRML de Paris Nord. Si vous ne nous présentez pas ce sujet comme une expérimentation, cela apparaît bien comme tel à nos yeux sur notre CSE. Nous voyons surtout par là un moyen que vous pensez avoir trouvé pour combler le vide que vous avez vous-même créé en décembre 2019. Comment ? En transférant tout simplement des charges de travail de l'escale sur d'autres métiers. En l'occurrence, la traction, dans ce cas précis.

Le dictionnaire des filières existe toujours, ne vous en déplaise. Vous allez nous dire qu'il est dépassé. C'est effectivement le cas pour certains anciens métiers. Malheureusement pour vous plus récemment dans l'accord de classification rémunération qui au passage a été dénoncé par certaines organisations syndicales, il n'y avait pas non plus l'affectation de telles tâches sur la filière tractions. D'ailleurs vous n'êtes pas le précurseur dans ce domaine, car la région de Strasbourg l'a déjà tenté. Le dossier s'est soldé par un échec cuisant, en grande partie pour des problèmes de sécurité.

En tout état de cause, la CFDT s'oppose et s'opposera à toute expérimentation ou mise en place de la VAE dans les métiers de traction. L'écart est beaucoup trop important, à chaque métier ses spécialités. Merci pour votre écoute. »

M. RABIER, Président

Je voudrais préciser que Mme MARQUET n'est pas ma subordonnée. Elle est sur un poste peut-être plus opérationnel que le mien, et elle traite les dossiers qui la concernent, comme moi en ma qualité de DRH. Le sujet est « comment on avance intelligemment ». Nous avons effectivement prévu une concertation spécifique du projet, je suis donc surpris de vos propos lorsque vous dites que l'on ne prend pas contact avec le secteur CGT de Paris Nord. Ce secteur n'a pas souhaité participer aux trois rendez-vous proposés pour évoquer ce sujet, en amont du point d'aujourd'hui.

L'idée même que j'aurais manœuvré pour passer ce point en « cachoterie », je trouve cela assez hallucinant dans vos propos.

Revenons sur le fond. De quoi s'agit-il ? Il s'agit de renforcer la capacité sur sans doute le principal site en termes d'emplois, parce que Paris, ce n'est pas rien. Nous n'existons pas à Paris d'un point de vue gouvernance, nous n'avons pas de vraie Direction, etc.

Le message qui a été délivré par les hautes autorités de l'entreprise et l'État, ainsi que les associations et les voyageurs est : il faut que l'on progresse.

Nous avons bien vu pendant la crise les efforts que l'on doit faire pour réguler tout cela. Nous avons cette impérieuse nécessité que chacun puisse trouver les meilleures organisations possible. Tout cela est un mouvement d'ensemble d'intégration industrielle des moyens.

Je comprends à vous écouter que cela n'a pas l'air très clair : l'organisation interne de l'entreprise à qui on répond quand on fait une tâche n'a que peu d'importance par rapport à la loi réelle sur le transfert si nous devons perdre un marché. Je m'explique, si on ne change rien et qu'à un moment donné – ne parlons pas de Paris-Beauvais – plaçons-nous dans l'avenir où toutes les lignes ont vocation à être ouvertes à la concurrence. Quelle que soit l'activité d'appartenance, si 80 % de ton activité est centrée sur TER, ce n'est pas parce que tu es à Voyages que tu ne peux pas être transféré, si d'aventure nous perdions le marché. Ce qui est pris en compte dans la loi de 2018, c'est l'activité réelle des agents.

Nous avons eu le même exercice quand il s'est agi de transférer à Gares&Connexions à la fin de l'année dernière des gens qui avaient plus de la moitié de leurs tâches au titre de Gares&Connexions. Ce n'est pas Voyages ou TER qui compte, c'est mon job au quotidien s'il est pour de la production et du service TER ou pas. Il ne faut pas que l'on se trompe, nous aurons sans doute un peu de pédagogie à faire auprès des personnels concernés.

Nous avons travaillé ce sujet avec l'idée que cette évolution se fasse avec le moindre impact emploi possible. D'où cette idée à un moment donné de faire baisser le niveau de sous-traitance et d'intérim qui existe beaucoup sur Paris. Je ne fais aucun lien avec l'expérience TRANSKEO, qui n'est qu'une filiale.

L'ouverture à la concurrence du TER n'a pas encore été vécue par l'entreprise. Il y a trois régions pour lesquelles c'est ouvert, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Grand-Est et nous. Chez nous il y a trois lots, et nous attendons dans les prochaines semaines les cahiers des charges, parce que l'AO continue de travailler.

Ce n'est pas une question de vendre du rêve ou de faire peur, c'est la lucidité qui nous anime. Nous ne sommes surtout pas dans le camp de l'abandon, et cela ne fait pas partie de nos options. On va se battre, et on bousculera les habitudes s'il le faut ici ou là. J'ai regardé les textes et le cas du conducteur qui fait une visite à l'arrivée, qui n'a quand même comme philosophie que de vérifier que tout le monde est descendu, cela nous semble parfaitement accessible par les personnels TA. Après, c'est une question d'organisation de tout cela. Il n'y a pas de honte à bouger un peu les lignes et à être un peu plus polyvalents. Comme si un AMV était incapable de renseigner un client ? Qu'est-ce que c'est que cette approche ? Je ne peux pas vous suivre bien évidemment là-dedans. Nous allons faire notre mieux pour que cela se passe bien, avec l'impact emploi le plus limité, voire le plus nul possible dans cette affaire.

Nous avons une opinion très différente de ce dossier, parce que ce que l'on vise, c'est bien une meilleure qualité de production. Tout cela va dans le bon sens de la qualité de vie au travail, et cela nous rend plus robustes pour l'appel d'offres Paris-Roubaix, et les autres qui reviendront dans plusieurs années. C'est un projet sur lequel on va avancer, il n'est aucunement question de l'abandonner.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je propose que l'on passe à la présentation, avant les prises de parole.

Mme MARQUET, Direction de Ligne TER Paris Hauts-de-France

Est-ce que je fais une présentation du même document que celui qui a été partagé en CSP lundi ?

M. RABIER, Président

C'est un dossier un peu technique quand même, tout le monde n'a pas la connaissance de l'organisation parisienne. Passer quelques éléments de lundi me paraît intéressant, avant les échanges qui auront lieu.

Mme MARQUET, Direction de Ligne TER Paris Hauts-de-France

La concertation spécifique du projet a eu lieu lundi. La Direction de Ligne TER Paris Hauts-de-France est une entité opérationnelle qui regroupe les agents de tous les métiers qui contribuent au produit TER en dehors de la maintenance. Son périmètre est connu autour de chacun autour de cette table. Il a comme particularité de converger vers la gare de Paris Nord qui est absolument centrale dans le projet de l'entité, pour atteindre les différents objectifs qui sont les nôtres. Tout cela nous prépare à remporter les appels d'offres, ce qui est l'un de nos objectifs.

Ce projet s'inscrit dans un contexte que l'on peut décrire sous quatre angles. Le premier élément de contexte est que la qualité de service qui est offerte aux voyageurs du quotidien sur le Y picard est dégradée depuis plusieurs années. Toute une série d'explications qui tiennent à la fois à la structure de l'offre de transport, à la densité des circulations dans l'avant-gare de Paris Nord. Et des sujets d'organisation et des sujets liés au matériel, toute une série d'explications. Néanmoins nous avons un enjeu majeur à améliorer la qualité du service qui est offert à nos voyageurs. Les élus du territoire et l'autorité organisatrice attendent beaucoup de la Direction de ligne dans ce cadre. Le Président FARANDOU s'est engagé en marge du déplacement du Président de la République à Amiens à améliorer la qualité de service que nous

délivrons sur le Y, signe de l'attachement et de l'importance de ce sujet-là pour nous tous.

Cette situation relève d'éléments divers. Les leviers d'amélioration à court terme reposent principalement sur une organisation plus robuste et plus agile. Tout à l'heure je parlais de l'offre de transport, mais nous savons tous que le levier d'une évolution importante de l'offre de transport ne pourra être activé qu'à la marge avant 2024.

De la même façon, nous savons tous que des matériels neufs ont été commandés et seront livrés début 2023. Il va falloir que l'on évolue sur les autres leviers qui sont à notre disposition, parce que nos voyageurs attendent des améliorations concrètes et rapides.

Troisième élément de contexte, la convention d'exploitation TER Hauts-de-France. Elle prévoit des engagements en termes de qualité de service et d'équilibre économique sur la période.

Dernier point, 20 % du TER Hauts-de-France va faire l'objet d'une mise en concurrence dans les prochains mois. Je suis convaincue que la qualité du service que nous délivrerons globalement à Paris Nord sera un élément d'appréciation majeur des offres que nous allons remettre sur les offres mises en concurrence.

Les enjeux du projet pour TER sont de trois ordres. Le premier est de constituer une équipe avec l'ensemble des leviers pour fournir une prestation robuste et de qualité à Paris Nord. L'un des enjeux de ce projet est aussi de renforcer les équipes TER présentes au COE.

Le deuxième enjeu est de proposer aux agents des perspectives en matière de compétences et d'emploi.

Le dernier point est de respecter l'équilibre économique de la convention. C'est évidemment un enjeu important : améliorer la qualité du service et la lutte contre la fraude.

Je ne sais pas si tout le monde est au clair sur les missions qui sont aujourd'hui assurées pour le produit TER à Paris Nord. D'abord il y a les missions de supervision, qui sont assurées à la fois par des agents TER et par des agents Voyages. Il y a également des missions d'accueil qui sont assurées par des agents Voyages, et des missions d'accueil embarquement qui sont assurées par des agents du TER, de la sûreté ferroviaire et des intérimaires. Il y a des missions de coordination de l'escale assurées par des agents de Voyage, de même que des missions d'aide au départ et des missions de conduite locale.

Parmi les options que nous avons travaillées, une première consistait à ne pas toucher au périmètre de mission des agents. Une deuxième mission nécessite de modifier le périmètre des missions des agents. Ceci pour nous a un intérêt majeur, c'est qu'elle permet d'envisager des ré internalisations, en tout cas des réaffectations de ressources qui seraient assurées par des agents de Paris Nord aujourd'hui. Cela permet d'élargir les compétences de certains agents, ce qui nous semble important pour l'avenir.

Les conséquences sur l'organisation des missions, je ne vais pas m'y attarder outre mesure. Peut-être expliquer les missions qui sont réalisées sur la supervision et en

plateforme. En termes de supervision nous avons quatre objectifs qui visent tous à gagner en robustesse, et donc en régularité et en respect des compositions :

- étendre le périmètre de la supervision pour avoir une vision d'ensemble sur le produit TER ;
- rassembler les équipes en charge de la supervision ;
- recentrer sur le produit TER ;
- gagner en qualité sur l'information voyageurs.

Trois postes sont prévus au sein du COE :

- un DSOP en charge de la supervision de l'ensemble du complexe pour TER ;
- le responsable opérationnel produit train ;
- le REC (Responsable Expérience Client).

En conséquence de quoi il y a tout un processus d'information ou de formation selon l'importance de l'évolution pour les agents en poste aujourd'hui vers ces missions à assurer demain.

Sur l'organisation de la plateforme qui est envisagée en cible, les objectifs :

- accroître la polyvalence pour plus de robustesse. Nous avons absolument besoin d'avoir une organisation qui puisse être robuste, notamment en situation perturbée, en cas d'aléas ;
- intégrer des missions auparavant externalisées ;
- accroître la visibilité des agents de relation client TER sur la plateforme ;
- améliorer la prise en charge des voyageurs en situation perturbée.

Il est prévu des formations pour accompagner les agents vers les missions futures. Des formations à la fois à la TESJ pour les futurs agents de produit train, et les formations relations clients, accueil embarquement, équipement, concernant les postes de sûreté par exemple.

Le calendrier de mise en œuvre a démarré lundi avec la CSP. Vous trouvez à la fin le calendrier de l'axe TGV Nord et l'axe TER.

En termes d'accompagnement du changement, il y a peu des choses qui sont prévues en mai évidemment, puisque les échanges avec l'encadrement de proximité par exemple n'ont pas pu débuter dans les délais que nous aurions souhaités.

En juin nous souhaitons pouvoir conduire des groupes de travail avec les agents et finaliser l'organisation.

Fin juin pouvoir débuter les premières formations et mettre en œuvre les sujets RH liés aux postes qui seraient potentiellement vacants.

En septembre il faudra finaliser les recrutements sur certains postes et poursuivre les formations.

En octobre le projet est de réaliser un certain nombre de formations sur le poste de travail et de boucler l'organisation en vue d'un démarrage au 2 novembre.

Voilà succinctement ce qui a été présenté lundi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Hélène.

M. SOUIN, SUD-Rail

J'ai bien entendu qu'il faut de la robustesse, tous les mots qui avaient déjà été employés dans la création de la convention régionale, tout ce qu'on nous avait dit avant. Effectivement il faut tous les leviers pour pouvoir agir sur la production. Je m'interroge quand même sur le délai avec mi-juin une CSSCT, mi-juillet une information CSE, mi-août une consultation et on déroule. Il n'y aura aucun débat de qualité ou de construction pendant cette période protocolaire. Je trouve que c'est un peu compliqué, surtout à ce moment-là de pouvoir travailler sereinement sur ce dossier. La première question est : est-ce que l'on peut avoir un délai supplémentaire, ou c'est impérativement mis en place au 2 novembre, quoi qu'il arrive.

Mme BOUKREDIA, CGT

Je suis d'accord avec vous, un AMV peut parfaitement répondre quand on lui en donne les moyens à un usager quand il a une question. En revanche son métier ce n'est pas le filtrage ni l'accueil embarquement.

Je voulais aussi préciser que vous auriez précisé que vous avez pris contact avec des élus du versant sud pour ce dossier. Nous n'avons pas été contactés et nous n'avons pas eu de retour par rapport à ce dossier, hormis ce qui nous a été envoyé comme tous les élus du CSE.

J'aimerais bien que vous répondiez aux questions que nous vous avons posées, à savoir : est-ce que vous allez vous positionner sur l'ensemble des lots qui seront ouverts à la concurrence ? Allez-vous garantir un emploi à tous les agents, tous les cheminots qui ne seront pas transférés au repreneur éventuel ? Merci pour vos réponses.

M. RABIER, Président

Oui, la SNCF et le TER Hauts-de-France vont répondre tous les lots qui sont ouverts à la concurrence :

- Etoile de Saint-Paul ;
- Etoile d'Amiens ;
- Paris Beauvais.

Il n'est pas question que la SNCF abandonne. Nous avons vocation à vouloir continuer d'opérer le TER en France sur le maximum de lignes. C'est une posture de base.

Deuxièmement, cette histoire de transfert qui inquiète. En réalité ce qu'il ne faut pas oublier, contrairement à ce qui s'est passé pour le fret il y a une quinzaine d'années : vous perdiez un marché au fret, les cheminots de la SNCF qui faisaient ce trafic-là, quelques semaines plus tard c'est d'autres cheminots d'autres entreprises concurrentes qui le faisaient, et les cheminots de la SNCF n'avaient plus de travail.

Concernant les appels d'offres voyageurs TER, nous sommes sur une autorité organisatrice qui utilise un droit prévu par la loi. Cela prévoit une protection des salariés. Au fond, je suis conducteur ou vendeur dans une gare, et à un moment donné nous perdons un marché. Le vendeur qui était complètement en lien avec le marché perdu se retrouve automatiquement repris par la nouvelle entreprise qui a remporté le marché. C'est une mesure de protection qui est prévue dans le Code du travail.

Six ans plus tard de nouveau un appel d'offres, et si d'aventure la SNCF regagne un marché perdu, le cheminot – s'il est toujours là à ce poste – pourrait revenir au sein de l'entreprise SNCF.

Est-ce que tout le monde va avoir du travail ? C'est le cahier des charges qui va définir le plan de transport. Aujourd'hui ils ont fait le choix d'accompagner tous les trains, mais nous ne savons pas à ce stade si dans les lots qu'ils vont ouvrir ils vont perdurer dans ce choix. C'est cela qui va définir l'offre d'emploi nécessaire et l'organisation finale qui sera proposée dans chacune des réponses à l'appel d'offres.

Vous dire que cela va être facile, la réponse est non.

Vous dire que l'on est sûrs de gagner, la réponse est encore non.

Vous dire que l'on va se battre pour remporter ce marché, là je peux vous dire que oui.

Nous ferons tout notre possible pour répondre au cahier des charges et qui soit le plus viable économiquement et en termes de qualité de production. Pour gagner, il faudra être bons sur plusieurs chapitres, il faut que l'on soit plus forts, plus agiles.

Grâce à la crise, nous avons montré que les cheminots de la SNCF ce sont des pros. Nous sommes lucides et nous allons avancer intelligemment.

Sur les délais, nous sommes déjà en retard j'ai envie de vous dire. Cette histoire de grève sur les retraites et de crise Covid a tout stoppé. Nous étions dans une projection de travailler assez rapidement avec les équipes.

Je rappelle un point fondamental : nous sommes sur une vision où quasiment nous allons monter un dossier qui n'aura pas d'impact sur l'emploi, c'est quasiment neutre. Nous sommes sur un exercice de reconfiguration, on reformate un peu notre manière de produire, pour que cela marche mieux. On ne peut pas nous reprocher cela.

M. ESPINOUSE, CGT

Encore une fois, la première chose c'est la réponse que la fameuse interprétation ou le quiproquo sur le CSE. Nous avons été associés à des choses qui m'agacent, par rapport à ce point d'étape. Nous ne sommes absolument pas au courant. Cela, c'est la petite parenthèse.

Maintenant, que vous dites que le TER Hauts-de-France va se positionner sur des lignes qui vont être ouvertes à la concurrence, c'est tout à votre honneur, je n'ai pas de sujet là-dessus. Par contre, ce qui est aussi prévu, c'est que si le TER Hauts-de-France se positionne, qu'il n'y ait pas de filiale de la SNCF qui se positionnent également.

C'est vrai que nous sommes dans la concurrence, purement et simplement. Ce qui m'étonne [...] le fond c'est d'aller chercher le découpage des lots, de créer vos cinq DDL, et derrière cela de transférer des cheminots et le personnel sans état d'âme. Parce que tout est bien organisé comme vous dites, tout est bien structuré pour laisser libre cours à des entreprises privées qui vont être là pour faire de la rentabilité, et non pas du service public.

M. WATTEBLED, CGT

Nous avons eu ce débat il y a quelques mois sur la création des cinq DDL et tous les arguments développés valaient ce qu'ils valaient, mais pour nous, ils valaient la vérité. Il me semble que vous avez oublié ce qui s'est passé ces derniers mois avec cette épidémie, et cette remise en cause de ce modèle libéral. Vous êtes reparti « comme en 40 » avec les mêmes intentions, les mêmes logiciels. Vous n'avez toujours pas changé de logiciel. Cette crise a eu au moins le mérite de nous faire prendre conscience que cette course à la productivité à tout va n'amène que misère et désordre. Vous êtes en train de l'oublier fortement parce que vous avez la tête dans le guidon, et vous êtes toujours dans ce logiciel de concurrence, de meilleur, de gagner des marchés.

Par rapport à la concurrence au fret, vous êtes les mêmes. Vous nous avez expliqué, la main sur le cœur, que l'ouverture à la concurrence du fret va multiplier tout le trafic, et tout passera par le fer. Résultat, dix ans après, nous ne sommes plus qu'à 10 % de parts modales au ferroviaire, et nombre d'entreprises privées ont fait faillite.

C'est un peu le même modèle qui s'annonce. Regardez FLIXTRAIN, qui a renoncé à se positionner, c'est ce que l'on expliquait dans notre déclaration liminaire. On s'aperçoit qu'il faudra toujours « ferrailer » avec vous, parce que vous n'avez pas changé de logiciel, malgré ce qui vient de se passer. Le gouvernement va même aider des entreprises (Renault, Air France, etc.). Cela prouve que garder la SNCF tel qu'on le revendique n'est pas « déconnant » dans la période. Les périodes qui s'annoncent d'un point de vue social vont être très compliquées. La CGT sera toujours sur ses fondamentaux : l'humain plutôt que l'argent et la concurrence.

M. MARTEL, Directeur production

L'organisation que l'on choisit là, et cela a été rappelé dans de nombreux éléments de démonstrations par Hélène MARQUET : la réponse que l'on veut apporter là est une réponse de proximité et de qualité pour le TER qui existe. D'ailleurs, pour moi, cela se fait indépendamment de la structuration des lots. Je rappelle que notre territoire est découpé en treize lots, et nous n'avons pas treize Directions de lignes.

Je sais que vous nous soupçonnez en permanence de vouloir faire le lit de la concurrence. Quand on vous dit que l'on se battra pour y aller, on le fait. Après, vous ne croyez pas, mais j'estime pour ma part que c'est une posture défaitiste et ce n'est pas comme cela que l'on va y arriver.

Ne nous confondez pas non plus avec le gouvernement. Vous faites l'interprétation sur le fait que la crise a été aggravée finalement par le libéralisme. On lit beaucoup de débats autour de ces thèmes aujourd'hui, mais exposer cela comme étant une vérité première, pour moi c'est faire preuve de manque de prudence sur le terrain des idées.

En attendant, c'est bien le gouvernement qui fait le choix d'installer la loi, et ensuite l'autorité organisatrice qui fait le choix d'ouvrir à la concurrence. Nous avons demandé à l'AO s'ils continuent ou pas, ils nous ont répondu : « le cahier des charges pour l'ouverture des trois lots arrive bientôt ». C'est une confirmation de cette trajectoire, mais ce n'est pas nous, Direction SNCF, qui avons choisi cette orientation. En revanche nous mettons en position l'entreprise pour répondre à ces nouveaux défis. C'est facile de faire l'amalgame entre nous et le gouvernement, mais pour le coup ce n'est pas la même chose, je tiens à le rappeler.

M. RABIER, Président

Pour compléter, parce que je n'ai pas répondu tout à l'heure : effectivement, c'est arrivé au fret. Il y avait potentiellement VFLI qui est notre filiale fret, et nous fret SNCF qui étaient parfois en concurrence. Le discours que nous avions à cette époque était de dire « on verra ce que choisira le client ». On préférerait quand même que ce soit une filiale du Groupe, plutôt qu'une compagnie allemande avec sa filiale française.

Nous ne sommes pas sur cette logique-là, nous ne sommes pas partis pour avoir une filiale interne. Ce n'est pas une manière de faire que l'on voudrait développer.

Nous avons organisé avec les organisations syndicales par trois fois un moment d'échange sur ce dossier, et il nous a semblé bien de le réactiver. Quand vous dites que nous ne voulons pas travailler avec la CGT, c'est complètement faux. Vous avez été invités plusieurs fois, mais vous n'avez pas souhaité participer à ces réunions d'échanges d'informations, qui ont été plutôt jugées intéressantes par d'autres organisations syndicales.

M. WATTEBLED, CGT

Juste pour répondre à votre interrogation : c'est ce que nous avons pointé dans notre déclaration sur ce sujet précis. Vous avez peut-être contacté le secteur d'Amiens, mais pas le secteur de Paris, c'est ce que l'on vous faisait remarquer. Idem pour le secteur de Lille où nous n'étions pas plus contactés que cela. J'ai d'ailleurs dû vous appeler pour avoir des précisions sur le sujet à l'ordre du jour. Effectivement c'était un sujet plus sans le sud du territoire, mais il n'empêche que tout le monde doit être averti. C'était juste cette réflexion de ne pas oublier le territoire, et on ne parle pas en particulier à un seul interlocuteur.

M. RABIER, Président

Il y a des organisations syndicales qui sont organisées globalement sur le périmètre des Hauts-de-France. Il y en a d'autres qui sont restées sur des secteurs géographiques.

De mon point de vue, je ne peux pas être d'accord quand vous dites que l'entreprise n'a pas joint le secteur parisien, car il a été joint par l'axe TGV Nord.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je peux confirmer que mon homologue de l'axe contactait Paris, et moi je contactais les organisations syndicales du TER. Je confirme.

M. RABIER, Président

C'est plutôt un sujet qui intéressait les secteurs parisiens et picards. Maintenant, si pour les prochaines CSP on avise les trois secteurs, ce n'est pas le sujet, je n'ai pas de problème là-dessus.

M. WATTEBLED, CGT

Je ne dis pas l'inverse. J'entends, cela me va bien si vous actez le fait que Voyages contacte Paris Nord et que TER ne contacte qu'Amiens par exemple, cela veut dire que l'on devient une entreprise intégrée, et que l'on parle tous la même langue.

Si c'est cela, tant mieux. Mais ce que l'on vous expliquait, c'est que la Direction TER n'a pas contacté le secteur de Paris Nord. C'est juste à ne pas réitérer, voilà.

Vous avez peut-être du mal à comprendre notre organisation syndicale, et moi je peux vous garantir que nous avons vraiment de plus en plus de mal à comprendre votre organisation au sein de la Direction.

M. RABIER, Président

En tout cas, nous n'avons pas essayé de piéger qui que ce soit dans cette affaire. C'est une concertation que nous avons souhaité mener de concert avec Voyages.

Nous avons chacun appelé nos interlocuteurs habituels, et à charge pour eux.

Encore une fois, je ne peux pas être d'accord avec vous quand vous dites que nous avons appelé seulement il y a quelques jours, parce que c'est une organisation qui a été imaginée début mars, pour une réunion prévue le 23 mars.

Dorénavant effectivement s'il y a d'autres sujets communs avec d'autres activités, on regardera pour être plus complets ou plus rigoureux dans nos manières de prévenir les uns et les autres.

M. ESPINOUSE, CGT

Je voudrais avoir des réponses à mes premières questions, et voir l'histoire de polyvalence des agents. Je me rends compte que sous prétexte du Covid vous continuez à dérouler vos petites choses. Vous voulez notamment continuer le filtrage pour la lutte anti-fraude, etc.

Qu'est-ce que vous attendez concrètement de ce transfert du personnel ?

Par exemple pour l'accueil-embarquement, vous vous êtes rendu compte que c'est très compliqué à gérer. Est-ce que vous allez prendre des agents des filières chef de quai et service pour les mettre sur le quai pour aller filtrer avec les intérimaires que vous allez peut-être embaucher ? C'est vraiment montrer que vous êtes présents sur le site et que vous essayez de faire au mieux les choses. C'est juste une vitrine, une façade, parce qu'il n'y a pas forcément les moyens nécessaires derrière pour faire de bonnes choses.

Mme MARQUET, Direction de Ligne TER Paris Hauts-de-France

Ce n'est pas une « vitrine ». Par contre je vous confirme qu'effectivement nous avons l'intention qu'il y ait des filtrages, des accueils embarquement à Paris Nord. Ils existaient déjà auparavant, et nous souhaitons qu'ils soient réalisés par les agents qui

sont présents sur place. Nous allons les former pour qu'ils puissent le faire dans les bonnes conditions, et je pense que ce n'est pas vous qui me direz le contraire.

La seule volonté de ce projet est d'être plus robustes, plus satisfaisants pour nos clients, et mieux armés demain pour remporter aux appels d'offres.

M. ESPINOUSE, CGT

C'est toujours la même chose, on va débattre en CSSCT, et l'espèce de compte rendu n'arrivera jamais en CSE. M. RABIER nous dira : cela a été débattu en CSSCT, c'est bon, ça a été validé, etc., et on passe à autre chose.

M. RABIER, Président

De quoi on parle là ? On est en train de parler d'une nouvelle organisation qui va redistribuer certaines missions et tâches. Il nous a semblé qu'il fallait plutôt viser une forme de professionnalisation avec des formations, etc. C'était un bien meilleur dossier que de viser une certaine productivité tant côté TER que Voyages, par le simple fait que chacun se réorganisait cette année.

Ce n'est pas le même sujet que celui qui était dans les textes au tout début. J'entends les revendications notamment de la CGT, qui disent qu'il faut travailler sur la réinternalisation, moins d'intérim, etc., ce projet-là y répond.

Je vous trouve partiaux dans votre manière d'aborder le sujet en disant qu'il est mauvais.

Nous ne faisons pas cela pour mettre en difficulté qui que ce soit, nous faisons cela parce que nous pensons sincèrement que c'est la bonne voie pour demain mieux traiter les sujets de production. La lutte anti-fraude fait également partie des attendus forts de la nouvelle convention.

Une des manières pour l'AO de contenir sa participation aux frais du TER c'est aussi d'augmenter les recettes. Cela passe notamment par le fait de mettre plus de monde dans les trains. Là on fait l'inverse avec le Covid, mais je pense que l'on va dépasser ce stade d'ici quelques semaines. Une autre manière c'est aussi de faire en sorte que le taux de fraude baisse.

M. ESPINOUSE, CGT

Vous n'avez pas répondu à ma question concernant les guichets et les canaux de distribution. Pourquoi des agents de guichets vendent du TER et ne sont pas rattachés à la DDL TER Hauts-de-France.

Mme MARQUET, Direction de Ligne TER Paris Hauts-de-France

Les agents de l'espace de vente Paris Nord distribuent aujourd'hui du produit TER et du produit Voyages, et sont rattachés à Voyages. Il y aura peut-être des évolutions à l'avenir, mais aujourd'hui il n'y a pas de réflexion engagée pour ce sujet-là.

M. ESPINOUSE, CGT

Ce sera un nouveau point d'étape par la suite.

Mme MARQUET, Direction de Ligne TER Paris Hauts-de-France

Je ne sais pas ce que sera l'avenir. Pour l'instant ils ne font pas partie de ce projet-là. Les agents qui vendent au guichet à Paris Nord distribuent les produits TER et

Voyages, comme c'est le cas de façon généralisée sur l'ensemble de nos espaces de vente.

M. ESPINOUSE, CGT

Ils ne contribuent pas à la robustesse et à la compétitivité du TER.

Mme MARQUET, Direction de Ligne TER Paris Hauts-de-France

Ils y contribuent, mais dans un domaine différent.

M. ESPINOUSE, CGT

Oui, c'est cela. Du coup, autre petite question à laquelle vous n'avez pas répondu : vu que la SNCF va se positionner sur des marchés d'appels à la concurrence, est-ce qu'il va y avoir des filiales SNCF aussi par la suite qui vont se positionner ?

M. RABIER, Président

Il me semble avoir répondu que l'on voudrait éviter ce qui s'est passé au fret où il y avait une sorte de concurrence entre la filiale VFLI et Fret SNCF qui était la partie interne. Il me semblait avoir répondu tout à l'heure.

M. ESPINOUSE, CGT

Je suis peut-être passé au travers, excusez-moi. Il y a eu beaucoup de propos.

M. RABIER, Président

Bien, écoutez la matinée a été riche pour tous les dossiers. Je vous remercie et vous souhaite de vous restaurer rapidement. Je vous souhaite une bonne fin de journée, et bon week-end.

7) Questions/Réponses

Sans objet.

La séance est levée à 13h38.