

# Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

## SÉANCE PLÉNIÈRE DU 26 JUIN 2020

Présents :

### DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. MAGDA, Production TER	
M. FAUCHILLE, Production TER	
M. PERCEBOIS, Pôle prévention	
Mme THIEBAUT, Relations Sociales	
Mme BULTHE, Relations Sociales	
M. ROBIN, Direction Marketing HDF	
Mme LAMBERT, Relations Sociales	

### ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT	E	Mme CORBIN	CGT	
Mme DERRAIN	CGT	E	M. WATTEBLED	CGT	V
M. DECLERCQ	CGT		M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT		M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT		Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT		M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT		M. WARTELE	CGT	
M. ESPINOUSE	CGT		M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT		M. PARJOUET	CGT	
M. LAMBERT	Sud Rail		M. MALANSKA	Sud Rail	V
M. MAGNIER	Sud Rail		M. FRANÇOIS	Sud Rail	
Mme MIET	Sud Rail		Mme RICHON	Sud Rail	

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

### REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique  
du vendredi 26 juin 2020

<b>1) Approbation des PV des CSE des 27 février, 26 mars, 30 avril, 7 mai matin/après-midi et 29 mai 2020</b>	<b>40</b>
<b>2) Informations de Monsieur le Secrétaire</b>	<b>44</b>
<b>3) Informations de Monsieur le Trésorier</b>	<b>44</b>
<b>4) Informations de Monsieur le Président</b>	<b>45</b>
- Informations en lien avec la situation liée au COVID-19	45
- Information sécurité	46
- Informations commerciales (si disponibilité)	46
<b>5) Phase d'initialisation du projet de révision du processus de commande</b>	<b>73</b>
<b>6) Désignation des membres des CSSCT mutualisées prévues dans le cadre du projet de révision du processus de commande</b>	<b>84</b>
<b>7) Désignation des membres de la CSSCT Production et Evolution des Services et de la CSSCT Service en vue d'une CSSCT mutualisée pour une réunion commune avec l'Axe Nord dans le cadre du projet de création secteur Paris Nord de la Direction De Lignes TER Paris HDF</b>	<b>90</b>
<b>8) Point SSCT (2<sup>ème</sup> trimestre 2020)</b>	<b>96</b>

*La séance est ouverte à 9h30.*

M. RABIER, Président

Bonjour, je vous remercie d'assister à ce CSE TER HDF qui se tient de nouveau à distance.

Je vous rappelle que, pour la bonne tenue de cette réunion, les micros et les caméras doivent être coupés et vous notez vos noms et prénoms pour prendre la parole. Nous allons commencer par la liste des personnes présentes à cette réunion. Monsieur ROTOLO pour la CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, Monsieur Alexandre KIKOS, secrétaire du CSE sera remplacé par Monsieur Xavier WATTEBLED, Madame Daisy DERAÏN sera remplacée par Monsieur WILLAEYS, le reste de la délégation est au complet.

M. GRANDE, RS SUD-Rail

Monsieur SOUÏN sera remplacé par Monsieur MALANSKA. Le reste de la délégation est au complet.

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Madame Agnès COQUERIAUX est remplacée par Monsieur LEVENT, je remplace Pauline en tant que RS. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur DEBAST. Pour la délégation FO ?

Mme DEDISSE, FO

Bonjour. Je suis connectée, mais je ne sais pas si Monsieur DELECOEULLERIE est là.

M. RABIER, Président

A priori, oui. Il figure dans la liste des participants.

Mme DEDISSE, FO

D'accord, donc Monsieur DELECOEULLERIE et Madame DEDISSE.

M. RABIER, Président

Merci, Madame DEDISSE. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, sont présents Monsieur TAILLEZ, Madame MANIER et moi-même, Sébastien VÉZARD.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur VÉZARD. La délégation SUD reprend-elle la parole ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Bonjour à tous, j'avais un problème de micro. La délégation SUD sera au complet avec remplacement par Monsieur PLATEAUX. Excusez-moi, je ne suis pas tout à fait prêt, mais la délégation sera au complet avec remplacement.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur GRANDÉ.

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour la délégation UNSA, j'ai Monsieur TOURNAY qui m'envoie un texto, il a du mal à se connecter, mais il sera connecté. Il a un problème de micro aussi. Merci.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas grave, merci, Monsieur DEBAST, pour cette information-là. Avant qu'on ne commence nos travaux et en accord avec Monsieur le Secrétaire, Monsieur WATTEBLED, j'ai une bien triste nouvelle à vous annoncer et je vais vous proposer une minute de silence en hommage à Madame Laurence DE BORTOLI, 46 ans, assistante RET à Laon. Nous avons appris qu'elle était décédée cette semaine suite à une chute. C'était quelqu'un qui était en arrêt, elle était considérée comme personne fragile compte tenu d'une pathologie. Avec le COVID, elle était donc dans cette catégorie-là. Elle avait d'ailleurs été hospitalisée ces dernières semaines. A priori, la chute n'a pas eu lieu à l'hôpital. La situation est assez triste puisqu'elle était notamment mère d'une grande fille de 27 ans et de deux enfants de 14 ans qui ont été bien évidemment pris en charge par sa famille, a priori sa tante. Toutes les démarches, vous imaginez bien, habituelles, assistante sociale... sont bien évidemment lancées. Nous sommes en lien étroit avec l'assistante sociale au niveau de la Direction de lignes de Paris. Je souhaite que nous observions une minute de silence en hommage à Madame DE BORTOLI, je vous remercie.

*Le CSE TER Hauts-de-France observe une minute de silence.*

Je vous remercie. Pour ceux qui ont travaillé avec elle, en Picardie je sais qu'il y en a beaucoup, les obsèques auront lieu le 1er juillet au crématorium de Tergnier. Je vous propose de laisser la parole aux délégations pour les éventuelles déclarations liminaires en commençant par la déclaration CGT.

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

*Monsieur le Président,*

*La CGT demande avec les Cheminots, de la stabilité à moyen et long terme, de la visibilité et de la fiabilité sur la feuille de route.*

*Les belles paroles comme les applaudissements aux fenêtres à 20H00 pour les 1ers de corvées n'ont pas convaincu les intéressés, il en va de même pour les cheminots et la communication de notre entreprise.*

*La propagande gouvernementale, elle, ne surprend plus personne.*

*Ainsi, celles et ceux qui auraient pu croire en un sursaut salutaire après la crise sanitaire, sociale et économique que nous vivons mondialement sont forcément déçus par la dernière allocution présidentielle qui soulève encore plus de questions qu'elle n'apporte de réponses.*

*Rappelons-nous que la vision d'Emmanuel MACRON au travers de sa « libéralisation des services d'autocars » était de créer plus de 20.000 emplois, dans la pratique la réalité n'en a été que de quelques centaines, de manière très éphémère, et la mise en concurrence modale avec le Train.*

*Nous rappelons qu'il n'est pas possible, à moyen ou long terme, de mettre en opposition des modes de transports par le biais de prix cassés, de méthodes managériales d'un autre temps, de cadences infernales, pour déstructurer le transport public régional sans envisager de casse sociale et de mécontentement d'une profession déjà largement en difficulté.*

*Des semaines après le déconfinement, nous devons apprendre à vivre et à travailler avec ce virus. Il est indispensable de repenser nos processus de production et redonner du sens au travail. Les objectifs d'hier ne pourront pas être ceux de demain.*

*Aujourd'hui, le monde de la finance prône l'austérité et demande aux salariés de payer les efforts de reconstruction. Ils veulent retrouver au plus vite leurs taux de profit !*

*Les mêmes logiques qui ont fermé tant de lits d'hôpitaux imposent encore moins de services publics au nom de la situation économique.*

*Pour la CGT, il est important de repartir de la réponse aux besoins : ceux du transport ferroviaire pour les usagers et la population.*

*Le travail doit prendre un sens, avoir une utilité, une finalité pour l'intérêt général, cela ne peut pas être le business.*

*Il doit se réaliser en améliorant nos conditions de vie.*

*En pleine crise, nous avons su mener une production ferroviaire qui répond aux enjeux stratégiques de la Nation pour les personnels indispensables, les malades ou les marchandises.*

*Il faut maintenant, non seulement, répondre aux besoins actuels : déplacements domicile/travail, de loisirs et économiques, mais aussi contribuer à la réindustrialisation, respectueuse de l'environnement, du pays.*

*La structuration actuelle qui met en concurrence les cheminots entre eux a montré, bien au-delà de ses limites, sa nocivité.*

*Faut-il continuer dans l'éclatement total de l'entreprise publique SNCF, à l'image de votre projet de création de cinq Directions de lignes ou plutôt réunifier, mutualiser les savoir-faire en proximité appuyés sur des lignes métiers ?*

*Cette période de confinement a aussi vu le développement non réglementé du télétravail.*

*Pour garantir le temps passé avec sa famille, le partage des tâches domestiques et des loisirs, pour prendre soin des autres et de soi, il faut des frontières franches entre le travail et la vie personnelle.*

*Les études démontrent que les femmes en majorité cumulent le travail et la gestion des enfants.*

*Ce n'est pas admissible !*

*La CGT des cheminots fait des propositions pour que le télétravail ne rompe pas les liens sociaux et ne colonise pas nos vies.*

*Plutôt que d'accompagner la régression sociale, nous y opposons une alternative crédible et jamais démentie.*

*La CGT appelle les Salariés à résister face à la mise en concurrence et fait la promotion des complémentarités entre modes de transports.*

*Oui, nous appelions à la résistance par la grève face à des négociations stériles lors de la réforme du système ferroviaire et nous avons raison. En témoignent aujourd'hui les effets de cette réforme qui risque de sacrifier des milliers de Kms de lignes qualifiées de « non rentables » et de renvoyer le transport de marchandises au seul mode routier, au mépris des engagements de développement durable et de réduction des gaz à effets de serre.*

*Oui, nous appelions à résister face à la réforme systémique des Retraites et nous continuerons, sans cesse, comme pour les autres branches de notre Sécurité sociale.*

*Le 27 janvier 2020, les mandatés CGT CSSCT vous ont déposé un droit d'alerte sur les risques importants encourus par les Cheminots suite à la pandémie de COVID-19.*

*À cette époque, les Français découvraient ce virus qui se propageait à l'échelle mondiale.*

*Vous trouviez alors ce droit d'alerte très anticipé.*

*Mieux, quelques semaines après, lors d'une plénière CSE sur Amiens, vous aviez dit « qu'il était totalement déplacé, ou plutôt inapproprié ».*

*Ce Droit d'alerte aurait dû, comme son nom l'indique, vous alerter.*

*Malgré cette alerte, la Direction que vous représentez n'a pas pris au sérieux la CGT, et a continué d'ignorer le danger pourtant déjà bien réel fin janvier 2020.*

*Au fil de l'évolution de la situation, nous avons vu débarquer ce que la Direction appelle « la Task-Force-Nationale ».*

*En fait un bien grand mot pour pas grand-chose. Un terme qui prête plus à un titre de film sorti des studios d'Hollywood qu'autre chose.*

*Mieux, vous avez décidé de manière unilatérale que les RA0035 et RA00280 ne seraient plus applicables durant cette période !*

*Difficile pour la CGT de comprendre pourquoi, dans le cadre de la politique de prévention des risques, les consignes de la task force COVID-19 priment sur ces RA.*

*Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à en être étonnés comme l'indiquent les courriers que vous avez reçus récemment de l'inspection du travail.*

*Comment expliquer que l'on puisse se priver de textes nationaux qui traitent de pandémie et du plan de continuité de l'activité ?*

*On va donc dire que la SNCF a voulu gérer cette pandémie seule comme une grande dans son coin et ceci au mépris des conséquences dramatiques qu'aurait pu avoir cette décision sur la santé des cheminots.*

*Il aura donc fallu déposer de nombreux droits d'alertes pour qu'enfin les choses commencent à bouger.*

*Nous n'allons pas ici, au travers de cette déclaration, faire votre procès, mais il nous semble important de nous pencher sur les manquements relevés dans les deux courriers qui vous ont été adressés par l'inspection du travail.*

*Ces deux courriers traitent en fait du même sujet, « La prise en compte du danger important que constitue le « COVID-19 » pour la santé des Cheminots, mais aussi, pour la santé des usagers.*

*Sur la task force-nationale, l'inspection du travail écrit :*

*Qu'il n'y a pas ou peu de précision sur la légitimité et le mode de fonctionnement de cette cellule.*

*Que la Direction que vous représentez s'est appuyée sur les consignes de cette task force sans argumenter ses choix sur la base de l'évaluation des risques liés aux conditions de travail du personnel.*

*Une remise en cause du référentiel pandémie sans qu'aucune nouvelle évaluation des risques n'ait justifié cette modification.*

*Sur les masques FFP2, là aussi, l'inspection du travail souligne que la SNCF ne pouvait refuser de doter les cheminots de masques FFP2 au seul motif que les stocks avaient été réquisitionnés par l'État et que depuis le décret du 20 mars 2020, la SNCF, comme toutes les autres entreprises, avait la possibilité de s'approvisionner en masques FFP2.*

*Sur les données chiffrées, l'inspection du travail constate qu'il n'existe aucun suivi local des dotations en protections et aucun comptage du nombre d'usagers à bord des trains, et vous rappelle que c'est une obligation de l'employeur comme l'indique l'article R4423-24 du Code du travail.*

*Elle ajoute que l'évaluation des risques en cas de pandémie avait abouti avant la crise au choix des masques FFP2 par la SNCF.*

*C'est exactement ce que la CGT revendique depuis le départ, comme quoi nous étions encore dans le vrai.*

*Nous ne commenterons pas le paragraphe sur la désinfection des rames qui renforce nos craintes sur les risques de contamination et va exactement à l'encontre de ce que disait Mr MARTEL dans cette instance.*

*Sur la communication, là aussi l'inspection du travail relève de nombreuses failles avec une multitude de documents, de consignes, de modes opératoires envoyés aux agents, avec en prime certains documents contradictoires !!!*

*Nous allons arrêter là le bilan plutôt catastrophique que fait l'inspecteur du travail sur votre gestion de la crise.*

*Nous allons aussi vous faire grâce de relire les conclusions émises par l'inspecteur du travail.*

*Pas vraiment brillant comme appréciations, vous ne pouvez que faire mieux, mais pour cela faudrait-il encore que vous écoutiez les cheminots et leurs représentants.*

*Mr le Président, il va falloir rapidement que vous écoutiez les Organisations syndicales et notamment la CGT.*



*Peut-être pourriez-vous commencer en nous fournissant la copie des réponses que vous devez apporter à l'inspection du travail ?*

*Si telle n'était pas votre intention, sachez que nous vous en faisons la demande officielle.*

*Croyez bien que ce n'est pas par plaisir que nous déposons des droits d'alerte.*

*Cette instance qu'est le CSE ne peut être qu'une chambre d'enregistrement dans laquelle vous faites passer tous vos projets néfastes pour les Cheminots, mais également pour le service public.*

*Aujourd'hui, preuve est faite par l'intermédiaire de l'inspection du travail que vous ne respectez pas cette instance, que vous ne respectez pas les cheminots, que vous ne nous respectez pas.*

*Sur les CSSCT, la CGT souhaite savoir pourquoi la Direction refuse de faire apparaître l'appartenance syndicale des intervenants dans les comptes rendus.*

*Pour rappel, les membres CSSCT sont mandatés par leur OS, ils portent les valeurs et la position de leur organisation syndicale, du moins en ce qui concerne la CGT.*

*Toujours dans le cadre du dialogue social, comment ne pas évoquer l'exercice des notations des Agents de Conduite 2020 sur le périmètre de l'ET HDF. C'est avec stupeur, pour ne pas dire plus, que les délégués de notations ont appris le jour de la commission, que la Direction régionale de la SNCF refusait d'appliquer le RH0910 en ce qui concerne la partie collective.*

*L'application du RH0910 est avant tout liée à une réorganisation, comme c'est le cas suite au rattachement de l'Établissement Traction Picard avec celui du Nord-Pas-de-Calais. Personne, hormis vous, n'a demandé un tel rattachement.*

*Le Rh0910 prévoit l'attribution supplémentaire de positions Hors Compte, sur les 3 exercices notations qui suivent la réorganisation.*

*Mais cette année, vous décidez de ne pas l'appliquer au motif plus que douteux, et surtout très sournois, de la création de la Position 20 chez les ADC.*

*Même la Direction nationale de la Traction semble plutôt d'accord avec la position des Organisations syndicales.*

*Mais comme elle n'a plus la main, c'est aux régions de décider seules !!!*

*Pourquoi s'obstiner à refuser l'attribution des 17 positions Hors Compte sur cet exercice de notation 2020 ?*

*Cette décision a provoqué un fort mécontentement chez les ADC et sans changement de position de votre part vous devrez en assumer les conséquences.*

*Autre sujet que nous désirons aborder, celui des « ÉTER réinventés » comme vous l'avez écrit.*

*On aura tous compris qu'il n'y aura pas de trains spécifiques ÉTER pendant les week-ends de la période estivale, par contre, et la CGT s'en réjouit, pour pallier la suppression de ces trains qui permettent à de nombreuses familles de pouvoir passer une belle journée à la plage, des trains du plan de transport ordinaire seront accessibles ÉTER, il y aura donc, en quelque sorte, 42 journées ÉTER cet été.*

210 000 titres de transport à 1 euro seront mis en vente, c'est bien.

Mais cela nous amène à nous poser quelques questions.

Comment expliquer aux usagers la différence de tarification pour un même trajet, dans un même train ?

C'est difficilement explicable, non ?

Autre question, les années précédentes, et avant tout pour des raisons de sécurité, un ASCT en CDD ou en intérim ne pouvait être seul à bord d'un train étiqueté TER/MER.

Avec cette nouvelle formule, de nombreux trains ne seront certes pas étiquetés TER/MER, mais seront accessibles.

Quelle organisation comptez-vous mettre en place afin d'assurer la présence d'un ASCT autorisé à circuler agent seul à bord de ces trains ?

La CGT restera très vigilante sur ce sujet.

Autre crainte, et pas des moindres, qui est de retrouver, comme cela a déjà été le cas par le passé, des dizaines et des dizaines d'usagers voulant emprunter le même train du soir pour rentrer chez eux, au risque de rester bloqués dans une gare.

Enfin une question sur le nombre de places « réservées » dans les trains accessibles ÉTER de 5h à 9h.

Croyez-vous qu'il y aura beaucoup de monde à 5h du matin pour prendre le train et aller à la plage ?

Et comme ce nombre de 140 places reste le même au-delà de 9h, nous sommes certains que ça va bloquer, crainte que nous pouvons avoir aussi pour le trajet retour puisque dans votre document rien n'est précisé.

Pour terminer cette déclaration, nous aimerions revenir sur le port du masque, nous constatons quotidiennement, pour celles et ceux qui prennent le train, que de nombreux usagers ne portent plus le masque, ni dans les gares ni dans les trains.

Les membres de la CSSCT Traction ont d'ailleurs beaucoup de retours sur les Bulletins de service sur ce grave problème.

Quelles actions comptez-vous mener pour faire cesser ces manquements graves en cette période de pandémie ?

Le non-port du masque par les usagers n'est pas exceptionnel, il est même très important sur l'axe Paris-Beauvais.

Nombreuses sont les annotations sur les Bulletins de Service et les ADC n'ont pas besoin de s'entendre dire qu'ils feraient mieux de se concentrer sur la conduite plutôt que de compter les usagers sans masque dans les gares, ils attendent des réponses et des actions concrètes.

Comme ces trains circulent sans ASCT, c'est OPEN BAR.

Eh Oui, Monsieur le Président, il se passe exactement ce que nous vous avons dénoncé et une fois de plus, vous n'avez pas écouté.

Merci de votre attention.

M. RABIER, Président

Merci. La délégation SUD a-t-elle une déclaration ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Oui tout à fait, Monsieur RABIER.

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

*Monsieur le président,*

*Alors que les agents étaient en grande partie à l'arrêt forcé, l'Entreprise déroule sa vision du monde d'après avec au programme ses plans de restructuration.*

*Comme dirait un dicton, dans le COVID tout est bon :*

*Vol de repos, mise au banal généralisé, filtrage à quai par des ASCT, autocommande, valorisation des outils de type TEAMS, télétravail, mise en avant d'une distribution du tout digital, atteinte généralisée des droits des travailleurs...*

*Le digital, bien mis en valeur pendant cette période de confinement.*

*Facilitation de l'après-vente et désormais les abonnements TER peuvent être pris directement sur l'appli SNCF.*

*Encore une fois, on éloigne l'usager de la relation avec un conseiller de Vente en gare.*

*Si ce même usager souhaite des compléments d'information, il est orienté vers une plateforme téléphonique, le CRC.*

*Actuellement des réflexions sont menées suite à la perte d'activité dans les gares de moyennes ou de petites tailles.*

*Pour pallier la baisse de fréquentation orientée vers les plateformes numériques, on propose aux agents de répondre... aux appels du CRC. Drôle de monde d'après...*

*La création des Directions de Lignes a pour but une meilleure efficacité dans la relation Client et une simplification de production selon vous, au programme : robustesse, ensemble des leviers, être efficace et armé face à la concurrence...*

*Prévoir une organisation de production sans avoir sa propre CPS/RH, c'est comme courir un grand prix automobile sans mécano... au premier couac on reste sur le bord de la route.*

*Pourtant c'est le choix que vous faites pour l'Étoile d'Amiens, étrange façon de renforcer une Étoile qui sera un des lots mis en concurrence. Drôle de monde d'après...*

*Voilà 6 mois que le cœur du métier des agents d'escale a été supprimé, l'autorisation de Départ. Un autre dicton dit « gouverner c'est prévoir, et prévoir c'est concevoir ». La gouvernance européenne a bien prévu une suppression de missions, mais n'a pas conçu de plan d'accompagnement pour tous ces agents. On leur demande d'être visibles, au contact des usagers, présents sur les quais, sans outils ni formations. Drôle de monde d'après...*

*À la traction, les UP trichent intentionnellement avec le chômage partiel en mettant les agents à dispo et en les graphiquant ensuite en JB a posteriori. Inadmissible et répréhensible !*

*De plus, que dire de l'application du rh910 sur l'établissement traction, après avoir fait subir les restructurations aux agents vous décidez de péjorer leur déroulement de carrière, l'utilisation de la PR 20 comme variable d'ajustement par rapport à l'accord collectif est une honte !!!!*

*D'autres régions ont choisi d'appliquer la méthode réclamée par les notateurs de notre OS, et donc sans cette variable de manière équitable pour fluidifier le déroulement de carrière des agents.*

*C'est donc deux poids, deux mesures du côté de la Direction traction nationale, mais surtout vous, DRH, qui cautionnez cette méthode !!! Nous sommes loin de votre discours ou vous nous rappelez que pour la réussite de cette nouvelle convention vous aviez besoin de tous les cheminots, que leur engagement permettrait de relever les défis demandés par l'AO.*

*Parallèlement à la première occasion, vous leur savonnez la planche !!!! Ce n'est pas à votre honneur !! Mais y a-t-il encore un honneur ? Vos objectifs avant tout !*

*Soyez certains que si cette situation tourne à l'affrontement, nous saurons avertir le conseil régional du pourquoi les usagers se trouveront privés de trains !!! Et de service public.*

*Vous serez le responsable de ce conflit, mais aussi de l'image que celui-ci laissera auprès des usagers et du président de région auquel vous fournirez encore des arguments pour nous livrer à la concurrence !!! La balle est donc dans votre camp.*

*Le moral des agents étant déjà bien bas suite aux restructurations et à la pandémie !! Sans aucun doute les cheminots de notre région se rappelleront comment vous les considérez !!! Ne leur demandez plus de faire des efforts pour cette société qui a oublié qui étaient les productifs.*

*Concernant la CSP du 22 juin, une nouvelle fois nous déplorons la présentation d'une grosse restructuration, d'un projet déjà ficelé sans en avoir inclus les OS au préalable. De plus, la mise en place de la première phase du projet, Projet de révision des processus de planification/adaptation et commande étant imminente (octobre 2020), la phase de discussion est une nouvelle fois très courte et tombant en plein protoculaires. L'impact sur l'organisation du travail et les effectifs reste une nouvelle fois occulte.*

*Chez les ASCT, la gestion des ressources en personnels pendant le confinement s'est avérée inéquitable.*

*Des résidences ont été totalement délaissées, les agents ont été mis la plupart du temps en chômage partiel alors qu'à d'autres endroits les agents ont été sollicités régulièrement et mis en RhR fictifs afin de les récupérer 9h après leur fin de service, creusant encore plus l'écart de rémunération qui s'élève en moyenne de 400 à 500 € par mois.*

*De plus, depuis la reprise partielle du trafic, les ASCT des résidences d'HAZEBROUCK, ARRAS et CAMBRAI effectuent des journées montées en majorité avec 2 taxis minimum par journée de service alors que le recours au RHR serait plus judicieux et économique.*

*Nous avons aussi été interpellés par les agents tous descendus à la réserve durant la période. Nous sommes intervenus auprès de vous à plusieurs reprises afin de les*

*remettre sur des lignes de roulement afin de leur permettre d'anticiper les aléas de leur vie privée, mais en vain.*

*À ce titre, nous vous demandons de prendre en compte notre demande de paiement d'une prime de réserve à tous les agents descendus de leurs roulements, et ce depuis le mois de mars, traction comprise.*

*Les cheminots ont fait preuve une nouvelle fois de professionnalisme permettant de fournir un service adapté et de qualité, d'ailleurs salué par les médias, et l'Autorité Organisatrice, « notre région s'étant démarquée tant dans l'offre que la régularité et les mesures sanitaires prises ». Dans certains services, les agents se sont vus attribuer, « à juste titre », une gratification exceptionnelle de 20€ en sus de leur rémunération normale, il serait donc de bon augure de remercier tous les agents ayant œuvré sur le terrain d'une telle gratification.*

*Enfin, nous avons eu confirmation du nom du futur Directeur de Ligne Lille-Artois et cette nouvelle est loin de nous réjouir tant nous avons vécu la descente aux enfers du Fret sous sa Direction... mais quelle surprise d'apprendre également qu'il reprendra l'ERC en attendant... nous serons très attentifs à cette transition.*

*Je vous remercie.*

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur GRANDÉ. La délégation UNSA a-t-elle une déclaration ?

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pas de déclaration pour la délégation UNSA. Nous interviendrons lors des divers points de l'ordre du jour, je vous remercie.

M. RABIER, Président

Très bien. Madame DEDISSE, pour la délégation FO.

Mme DEDISSE, FO

Oui, nous avons une déclaration.

M. RABIER, Président

Je vous écoute.

Mme DEDISSE, pour FO, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

*Monsieur le Président,*

*La situation sociale n'a pas été aussi grave depuis bien longtemps, et pour cela comme pour la gestion dramatique de la crise sanitaire, la responsabilité en incombe entièrement au gouvernement (poursuivant ainsi l'œuvre de ses prédécesseurs). Depuis des années, on ne compte plus les centaines de milliers d'emplois supprimés dans les services publics, on ne compte plus les milliards de coupes budgétaires remplacées par les milliards de cadeaux aux employeurs. Cela a des répercussions. Les personnels soignants en première ligne bien sûr qui ont dû se battre pour sauver un maximum de malades avec des bouts de chandelles.*

*Dans notre entreprise également, les politiques de liquidation du service public du transport ferroviaire ont montré leurs conséquences depuis des années sur la dégradation de la qualité du service. Cette fois-ci, dans la gestion de crise, nous avons*

*touché le fond avec une Direction incapable de fournir les équipements de protection individuelle nécessaires. Une Direction incapable d'appliquer des référentiels pandémie (RA 0280 et 0355) qu'elle a pourtant édictés il y a plus de dix ans ! Voilà ce que nous avons vécu avec les contre-réformes successives de ces dernières années : un bond de géant vers la régression !*

*Dans ce contexte, il est particulièrement indigne d'envisager des menaces de nouvelles réductions d'effectifs. La petite musique consistant à faire planer le risque du chômage pour faire chanter les salariés et les faire accepter de nouvelles régressions sociales est absolument scandaleuse. La Direction de l'Entreprise devrait plutôt se faire modeste, elle qui a osé envoyer sur le terrain ses salariés sans les moyens de protection nécessaires, au risque de leur santé.*

*Les restructurations à tout va, les suppressions de personnels, les économies mesquines et ridicules et les recherches incessantes de productivité, voilà ce qui doit cesser ! Les politiques portées par les Directions de la SNCF et les gouvernements depuis des années, et soutenues par certains, doivent s'arrêter d'urgence. Il est plus que temps, et cette crise l'a malheureusement largement prouvé en tous domaines, de revenir à des politiques rationnelles de services publics de qualité au service des citoyens. Cela passe dans notre branche par le retour à une SNCF une et indivisible et au monopole public. Toutes les autres politiques n'ont jamais conduit qu'à la faillite et la désintégration des systèmes ferroviaires.*

*C'est dans ce contexte que l'allocution présidentielle du 14 juin a pris place. Une allocution dont nous ne retiendrons qu'une chose : il faudra travailler plus et produire plus. Bien sûr les premiers de cordée pourront eux continuer à profiter tranquillement des milliards de cadeaux fiscaux du gouvernement, cadeaux qui seront remboursés quasi intégralement par les salariés et les retraités. FO Cheminots n'acceptera pas ce chantage. Les leçons de cette crise doivent être tirées. Nous revendiquons la levée immédiate de l'état d'urgence qui est une atteinte à la démocratie. Nous revendiquons l'abrogation de la réforme de l'assurance chômage dont chacun voit bien la nécessité en cette sortie de crise sanitaire où les patrons qui ont touché largement les subsides publics licencient pourtant à tour de bras.*

*Nous revendiquons le retrait pur et simple du projet de réforme des retraites dont plus personne ne veut aujourd'hui, même ses promoteurs les plus fervents d'hier. Nous revendiquons la nationalisation des services indispensables à la nation, dont chacun peut au sortir de cette crise établir aisément la liste. Rappelons que l'article 9 du préambule de la constitution prévoit la nationalisation des services publics et des monopoles de fait. FO Cheminots invite tous les cheminots sur tous les chantiers, dans tous les dépôts, dans tous les services, à discuter des moyens à mettre en œuvre pour faire échec à cette politique de destruction du bien public, dictée par le gouvernement et appliquée avec zèle par la Direction de notre entreprise.*

M. RABIER, Président

Merci. Monsieur VÉZARD pour la CFDT, une déclaration ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Oui Monsieur le Président.

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

*Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les élus et représentants syndicaux,*

*Après cette crise sans précédent, le temps est venu de faire un premier bilan. Une très grande majorité des guichets ont été fermés, l'accueil limité aux agents d'escale indispensables au départ des trains, les PMR n'ont plus été pris en charge, tractionnaires et ASCT contraints d'attendre les multiples plans de transport, l'activité du matériel réduite à la maintenance des pièces de rechange. Durant ces mois difficiles pour toutes et tous, les cheminots, physiquement ou à distance, ont été présents pour assurer le service public. La crise du COVID-19 a pointé l'obligation d'intégrer aux missions de transport public des obligations sanitaires. Elles ont eu un impact important sur la production ferroviaire et continuent de nous interroger sur les moyens qui doivent y être consacrés. La crise n'est pas derrière nous. Le transport public ferroviaire a démontré toute son importance et la mobilisation des cheminots a été sans faille. Pour cela, les moyens alloués à la protection des cheminots et des voyageurs doivent donc continuer d'être à la hauteur des ambitions affichées. Compte tenu des perspectives économiques négatives qu'impose la crise, nous sommes donc confrontés à un paradoxe : comment développer le ferroviaire avec des pressions de productivité qui auront un impact sur l'emploi ? Le président FARANDOU, après avoir indiqué que l'emploi n'était pas un tabou, a proclamé : « il n'y a jamais eu de licenciements à la SNCF et il n'y en aura pas ». Nous prenons acte de cette déclaration, mais cela ne prémunit pas contre les plans de productivité qui impactent le renouvellement des postes. Notre modèle global de production doit être intégralement réinterrogé du fait de cette nouvelle exigence de sécurité sanitaire. La CFDT a porté, lors des différentes tables rondes nationales, la nécessité de revoir certains sillons, de retravailler les roulements de service et les contenus des journées en y intégrant notamment de nouveaux temps forfaitaires permettant aux agents d'effectuer de manière correcte et sereine les opérations liées aux nouvelles mesures sanitaires. Nous avons également indiqué que l'intégration de ces obligations sanitaires, ajoutées aux compétences des cheminotes et cheminots, cela doit être pris en compte. Côté Direction, vous avez malheureusement fait le choix inverse en partant de montages opérationnels initiaux, mais en vous préoccupant uniquement de comment vous alliez faire rentrer au chausse-pied les nouvelles exigences sanitaires. Cette décision aveugle portée par des priorités économiques et financières a eu de nombreuses conséquences néfastes sur les conditions de travail des agents et, chose non négligeable, sur leur engagement. En matière de protection sanitaire, pour les agents et les voyageurs, l'entreprise a trop souvent décidé de recourir à l'externalisation. Cette externalisation a engendré de la coactivité pour les agents avec les salariés d'entreprises sous-traitantes, entreprises qui n'étaient clairement pas au niveau lors de cette crise. Ce n'est pas faute de vous l'avoir signalé à de nombreux points COVID régionaux, toutes OS confondues. La Direction, en sa qualité de donneuse d'ordres, est en responsabilité directe vis-à-vis de ses prestataires. C'est pourquoi nous exigeons que vous ne relâchiez pas votre vigilance et que vous les gardiez à l'œil, la crise du COVID-19 n'étant pas derrière nous et le respect des mesures barrières ayant tendance à déjà se relâcher. En tout état de cause, cette crise exceptionnelle ne peut être analysée par une grille de lecture classique, mais bien conjoncturelle. Entendons-nous bien, l'État doit être en première ligne pour soutenir massivement la SNCF. Laisser entendre que l'entreprise pourrait opérer moins de trains alors que l'État a déjà demandé moins de liaisons aériennes domestiques, ce*

*serait assumer le retour à la voiture individuelle au détriment des transports collectifs. C'est une position intenable et irresponsable à l'heure de la transition écologique. Par ailleurs, puisque l'État demande aux entreprises de concentrer leurs efforts sur l'emploi, il se doit donc de montrer l'exemple. Dernier point pour conclure cette déclaration : des nouvelles de l'UTP concernant l'accord classification rémunération. L'UTP a apparemment mis à profit ces mois de confinement pour sortir une recommandation patronale consécutive à la dénonciation de l'accord. Cette recommandation équivaut à la version 6 de l'accord dénoncé. Pour rappel, lors de la mise à signature nous étions à la version 10. Il y a donc eu des modifications importantes et pas des moindres. Il s'agit entre autres des paliers de progression et niveaux qui de trois ans sont repassés à quatre ans. Chose beaucoup plus grave : exit l'ancienneté de branche. Cela veut simplement dire qu'un salarié transféré perdrait toute son ancienneté lors du ou des transferts avec tout ce que cela implique socialement et financièrement. Il y a pire, car il ne s'agit là que d'une simple recommandation, ce qui n'oblige même pas les entreprises adhérentes à l'UTP à l'appliquer. Nous ne vous parlons même pas des entreprises non adhérentes. Le gouvernement réfléchit tout de même à une pirouette législative pour essayer de faire appliquer cette recommandation patronale à toute la branche ferroviaire, mais c'est loin d'être valable. À l'aube de ce qui nous attend concernant l'ouverture à la concurrence, nous devons laisser de côté les positions dogmatiques et politiques afin de nous concentrer uniquement sur l'avenir et le devenir des agents.*

*Merci pour votre écoute.*

M. RABIER, Président

Merci. Je vais revenir sur un certain nombre de points et vous donner en tout cas l'appréciation que porte la Direction sur ce que plusieurs délégations ont pu évoquer. Il n'y a pas d'ordre, je prends les points comme ils me viennent. En tout cas, il n'y a pas de chronologie particulière. Cela a été évoqué par la CFDT, le sujet des perspectives économiques, ça a été évoqué par d'autres aussi avec les plans de productivité, les dossiers de réorganisation. Cette crise exceptionnelle a, en quelque sorte, un petit peu suspendu le temps dans le fonctionnement habituel, normal, de l'entreprise. On l'a vu sur les plans de transport, on l'a vu sur la manière de fonctionner, on l'a vu dans les relations sociales. Il n'en demeure pas moins que les choses qui prévalaient avant, qui commençaient à être imaginées, travaillées, traitées, reviennent sur le devant la scène en ce moment, une fois qu'on attaque une autre phase de cette crise, qui est plutôt une phase de normalisation progressive. Je partage volontiers avec vous le fait que nous ne sommes pas complètement sortis de cette crise même si, d'ici une semaine, on aura repris le plan de transport normal pour TER, même si fort heureusement on a des chiffres – je vais l'évoquer tout à l'heure – qui n'ont plus rien à voir avec ceux qu'on a pu connaître il y a plusieurs semaines et ça, ce sont vraiment de bonnes nouvelles en réalité, en tout cas pour le pays. Après, on est dans une situation assez dure. Nous partageons cela ensemble. Quand on additionne les différentes phases de ces dix derniers mois, entre la grève historique, le mouvement des retraites – je ne porte pas de jugement – l'entreprise a été fortement impactée pendant deux mois et avec cette crise COVID, on est – ce n'est pas moi qui le dis, ce sont des indices financiers de l'entreprise – à 5 milliards de pertes. Il y a un sujet économique qui est loin d'être neutre. Fort heureusement, on est dans une entreprise qui peut encore payer ses agents, on a encore suffisamment



de cash-flow pour payer. Ce n'est pas le cas forcément de toutes les entreprises en France. Ce n'est même pas le cas de certaines entreprises qui étaient auparavant, il y a très longtemps, du service public comme Air France... donc on est, dans cette épreuve, encore dans des dispositions qui protègent les salariés et c'est une excellente chose. On a d'ailleurs fait le choix, durant cette crise, d'un dispositif qui, au fond, n'a pas été celui qui s'est appliqué partout ailleurs. Quand on est en chômage partiel payé à 84 %, il y a une baisse quand même de 16 %, ce n'est pas neutre, sur les revenus des gens. Il y a eu également, vous le savez, des mesures un peu spécifiques, une indemnité complémentaire, parce que bien évidemment les plans de transport qui ont été mis en œuvre ne délivraient pas les EVS classiques, en particulier pour les roulants, mais pas que. Tout ça, on a décidé, ce sont des indications qu'on vous a données il y a quelque temps, de les prolonger jusqu'au retour des organisations normales pour les sédentaires qui sont à peu près tous revenus comme avant et surtout pour les roulants à compter du 4 juillet. On est dans une phase, aujourd'hui, où beaucoup de gens s'interrogent, en dehors de l'entreprise, sur le devenir des transports, la révolution écologique, ça ne m'appartient pas de vous dire ce que va décider le gouvernement ou pas par rapport à toutes ces propositions. En revanche, nous, SNCF, et nous, régionalement avec TER Hauts-de-France, les sujets qui nous animent et qui sont sur la table n'ont pas été annulés à la suite de cette crise. Je veux parler en particulier des appels d'offres. On est dans une ouverture à la concurrence. Moi, je ne suis pas en train de dire si c'est bien ou si ce n'est pas bien. C'est la loi, elle s'applique et on n'a pas d'autres choix, à un moment donné, d'y répondre. On a fait le choix, on vous l'a dit plusieurs fois, d'y répondre et on attend d'ici les prochaines semaines un avis de candidature. On attend que l'Autorité Organisatrice ouvre sérieusement le sujet qui se traduira inmanquablement par tout un tas de processus, y compris d'ailleurs d'avis officiels et juridiquement officiels de l'ensemble des personnels. Donc on commence à réfléchir à l'application de ce qui est prévu dans les textes légaux à ce sujet-là. Il y a trois régions, vous le savez, qui sont concernées par cela : la région PACA, qu'on appelle Sud maintenant, Grand Est et nous. Oui, vous soulignez le fait qu'il y a beaucoup de questionnements voire de l'inquiétude de certains secteurs, en particulier sur la Picardie, c'est vrai, les gens s'interrogent, les gens n'ont pas tous perçu les mécaniques, les mécaniques de comment tout cela fonctionne, qui fait quoi, quels sont les délais, qu'arrive-t-il en cas de perte de marché. Effectivement, nous allons sans doute être amenés, d'une manière ou d'une autre, à redonner un certain nombre d'éléments de compréhension de tout ce qui peut se produire dans les différentes options. Nous, nous ne sommes pas dans une optique où nous avons baissé les bras, quand je dis « nous », c'est la Direction. D'ailleurs, un bon nombre d'agents ne sont pas non plus dans cette optique. On est mis en compétition, c'est la loi, ce n'est peut-être pas le modèle que revendiquent un certain nombre d'organisations syndicales pour améliorer le système ferroviaire en France, dont acte, mais en tout cas c'est la loi, elle s'applique et l'Autorité Organisatrice nous met en compétition et on va y répondre comme d'autres régions et on va faire de notre mieux pour qu'on arrive, bien évidemment, à intéresser l'AO sur nos propositions. Donc le cahier des charges en réalité qui sortira sera extrêmement intéressant puisque c'est en fonction des demandes qu'on saura ce qu'il faut pour qu'on puisse travailler et répondre. On a quelques convictions que je partage rapidement avec vous : nous sommes quasiment certains que ce qu'ils vont nous demander, ce ne sera pas simplement de continuer comme aujourd'hui. On sent bien

qu'à travers les propos de la présidence de la région, à travers tout ce qui est dit depuis des années j'ai envie de dire – l'ancien colloque avait déjà amené les débats là-dessus il y a plusieurs mois – on sent que l'AO veut, quelque part, bouger certaines lignes, perturber un peu la SNCF dans le sens positif, c'est en tout cas comme ça qu'elle présente les choses. Nous, notre point de vue, c'est que ce n'est pas parce qu'elle veut cela que nous devons forcément partir battus d'avance avec quelque chose de catastrophique. On se battra, je peux vous le dire. On est en train de constituer une équipe pour répondre à l'appel d'offres et les gens qui sont dedans, ceux qui vont travailler sur ce sujet-là, plus généralement l'ensemble du corps social, nous, on pense que nous sommes capables de relever ces défis. On n'est pas, je dirais, d'un optimisme complètement naïf, mais on ne part pas dans cette idée qu'on est mauvais et qu'on n'a rien à montrer. La crise a encore une fois montré que cette entreprise a des ressorts énormes. Je le redis, les cheminots ont assuré. Les cheminots du TER Hauts-de-France ont assuré, mais plus généralement la SNCF a assuré. On a quand même réussi à montrer quelque chose durant ces trois mois. Si cette démonstration permet finalement de faire bouger aussi ce que pensent le grand public, les citoyens, les décideurs, les politiques, de ce qu'est notre entreprise, j'ai envie de dire tant mieux si cela a permis parfois de faire bouger des a priori, des choses comme ça. En tout cas, c'est tout ce que nous souhaitons. Maintenant, est-ce qu'on a la possibilité d'arrêter la loi de s'appliquer ? La réponse, vous la connaissez, elle est négative. Tous ces sujets d'inquiétudes, de transferts... il ne m'appartient pas de commenter les choix qu'ont faits certaines organisations syndicales ou d'autres sur l'accord de branche. Moi, je pense qu'on est dans un état de droit, on est dans un CSE où il y a une forme de pluralité des avis sur les sujets entre la Direction et les différentes organisations syndicales. Chacun exerce ou non des droits et il raison de les exercer parce qu'il défend des positions, des thèses... De la même manière, pour revenir sur les courriers parce qu'effectivement, on a appliqué ce que nous a demandé l'inspection du travail, c'est bien normal. C'est un acteur qui compte dans les débats que nous avons entre nous quand il y a désaccord. Je vous rappelle, il y a eu plusieurs droits d'alerte. Je ne remonte pas à celui du mois de janvier auquel la CGT a fait référence. Ces droits d'alerte plus récents, donc durant la crise, se sont soldés par des désaccords après enquêtes immédiates, après les CSSCT ou les traitements en CSE. Ces désaccords, dans la procédure que vous connaissez maintenant bien, sont donc portés à la connaissance de l'inspection du travail qui ensuite analyse les sujets, prend les avis de tout le monde, questionne, entretient les gens. Je pense qu'un certain nombre d'élus ont dû également être entretenus. À la fin, cette inspection du travail produit des recommandations, des observations, éventuellement des mises en demeure. Elle agit en fonction de ses compétences et de sa version des choses... Là, elle nous a interrogés dernièrement, et vous avez eu copie du courrier et, oui, nous allons y répondre, bien évidemment. Je crois qu'il y a une demande officielle de la CGT pour avoir les éléments de réponse. Nous ne sommes pas fondés à donner tous les documents que l'inspection du travail nous réclame. Autant, c'est logique, c'est le Code du travail je crois qui l'impose, qu'on vous donne les éléments d'appréciation de l'inspection du travail, autant les relations entre la Direction de l'entreprise et l'inspection du travail, de la même manière que les relations que peuvent avoir les élus, les organisations syndicales avec l'inspection du travail ne sont pas forcément redispachées à tout le monde. Depuis des mois et des années que vous avez vos entretiens avec l'ancien inspecteur du travail ou celui-là, je n'ai jamais dit que je

voulais avoir la correspondance, avoir connaissance de toutes les correspondances qui ont pu avoir lieu entre vous. C'est un acteur qui compte, qui peut donner bien évidemment des directives, des recommandations... D'ailleurs, dans la loi et dans l'essence même de son rôle, il n'est pas simplement là pour traiter des débats de désaccord entre les élus ou la DDirection. Il est là aussi pour conseiller et aider. Il a aussi un rôle de prévention, d'appui parfois même en amont des problèmes. Nous, à la SNCF, on peut quand même se le dire, si l'inspection du travail est surtout là pour les choses un peu délicates et difficiles, c'est parce que, fort heureusement, on a quand même des instances qui existent et qui fonctionnent, ce qui n'est pas forcément le cas, et vous le savez aussi bien que moi, de toutes les entreprises en France qui bafouent parfois le droit simple du travail. Autrement dit, on a quand même un appareil organisationnel et de fonctionnement de différentes instances qui permet quand même de travailler de manière préventive, sérieusement parlant. Après, oui, il y a des débats de fond sur lesquels on est en désaccord et c'est pour ça qu'ils sont portés à la connaissance de l'inspection du travail. Il n'y a d'ailleurs jamais de fin à ce sujet-là. Il y a un désaccord, à un moment donné il y a une instance d'alerte et ensuite ça continue d'être instruit... et on a déjà eu ça pour plein de dossiers sur ce CSE comme sur d'autres régions... Sur le port du masque, ce qu'il se passe aujourd'hui, j'ai lu les dernières déclarations du ministre des Transports, donc nous ce qu'on comprend c'est qu'a priori le port du masque en gare et dans les trains, ce n'est en tout cas pas à l'ordre du jour que ce ne soit plus obligatoire. C'est quelque chose qui est aujourd'hui connu par le public, et pas simplement le public qui prend le train, le public aussi qui traverse parfois une gare pour aller d'un quartier à l'autre. On le sait, les incivilités ce n'est pas quelque chose que l'on découvre après la crise. On avait avant des incivilités et on en retrouve. J'ai envie de vous dire, c'est un motif nouveau d'incivilités qu'on peut rencontrer dans les gares ou dans les trains. C'est pour cela que l'on a prévu qu'il puisse y avoir un pouvoir de PV, d'amendes qui soient mises non pas simplement par les forces de l'ordre, de police, mais aussi par les agents de la surveillance générale et éventuellement les contrôleurs, c'est une solution qu'ils décident de mettre en œuvre. Ce port du masque, on ne sait pas jusqu'à quand il va être obligatoire. Nous, depuis cette nouvelle doctrine du masque, depuis ces nouveaux décrets... avons bien évidemment accompagné cela, je pense que c'est connu. Vous aurez toujours une partie de la population qui voyage qui est en marge des règles, comme vous avez toujours une partie de la population qui n'a pas de titres de transport, comme vous avez toujours une partie de la population qui, malheureusement, les contrôleurs le savent bien, ne respecte pas les règles de bienséance. Des usagers qui ne voyagent pas normalement, de manière bienveillante, respectueuse des gens qui sont en face ou respectueuse des contrôleurs. On a malheureusement, dans notre région, comme ailleurs, des sujets d'incivilités donc qui vont, je le crains, se poursuivre dans les semaines et mois à venir si le port du masque demeure la règle et l'obligation. Je n'ai pas connaissance à ce stade d'un relâchement législatif en traduisant cette obligation en simple recommandation si les gens le veulent. Pour l'instant ça demeure, dans les derniers décrets qu'on a connus, une obligation. Je reviens sur les notations – il n'y a pas de logique dans les points – on a une divergence d'appréciation là aussi avec la Commission, avec l'ensemble des organisations syndicales d'ailleurs qui étaient dans cette Commission. Elle nous dit, et ce sont des garanties collectives, à un moment donné les transformations, les réorganisations qui sont subies, on est d'accord avec cela, comme je ne vais pas contester le fait que c'est bien l'entreprise

qui décide des réorganisations. Les réorganisations qui sont subies par les différents agents ne doivent pas avoir d'impacts et c'est pour cela qu'il y a toute une règle sur trois ans, dès la première année, individuelle et collective et ensuite des garanties collectives et l'idée c'est qu'à un moment donné, on ne fasse pas d'économies. C'est ce qu'on avait prévu de dépenser en masse salariale au titre de la notation. Il y a tout un calcul un peu technique qui est globalement bien fait. La nouveauté de cette année, vous le savez, c'est d'ailleurs une revendication qui datait, c'est qu'on applique la PR 20 donc une nouvelle manière de noter les conducteurs. Tout cela, pour nous, et ça fait sens, même si je sais qu'il y a un désaccord profond sur le sujet, c'est mis dans la balance au même titre que d'autres mesures. Dans la situation de notation de cette année, qui a été un peu décalée à cause du COVID, mais ce n'est pas ça qui fait le problème, est-ce qu'il y a des économies qui sont faites, ou pas, par l'entreprise à cause des réorganisations ? La réponse est non puisqu'on estime que globalement... vous allez me dire, « on tire profit » de la création de cette PR 20. Bien sûr, elle est prise en compte dans l'environnement et dans l'appréciation. Donc il y a un différentiel, il y a eu une DCI, après on verra quelles suites vont donner les agents, quelles suites vont donner les organisations syndicales, mais on est en divergence sur ce point. Ce n'est pas la première fois qu'on est en divergence sur l'application d'un texte réglementaire qui, pour le coup, on peut au moins se rejoindre là-dessus, ne dit rien sur l'interprétation qu'on doit avoir de cette situation. Sur un peu le bilan qu'un certain nombre de vos déclarations font sur comment l'entreprise, au fond, a géré cette crise, je le trouve quelque peu sévère parce que, en particulier la délégation FO, j'ai noté « on a touché le fond... ». Nous, on n'a pas cette approche-là. On ne dit pas qu'on est des dirigeants parfaits, qu'on fait tout ce qu'il faut dans le meilleur des mondes et que tout cela était facile. On a, en conscience et avec vous, largement partagé dans les différentes instances et autres, le fait que... voilà. Et on a d'ailleurs plutôt été réactifs, je pense, à essayer de réagir sur les points qui remontaient en particulier par les représentants du personnel ou la ligne hiérarchique quand ça n'allait pas. Après, effectivement, sur le sujet des FFP2, sur le sujet de la task force ou les sujets qui ont d'ailleurs été repris en partie par l'inspection du travail, il y a des positions d'entreprise qui pour nous sont cohérentes et logiques parce qu'elles sont en ligne droite du fonctionnement qui été décidé en France, dans le pays. Nous ne sommes pas, nous, complètement déconnectés comme j'ai pu l'entendre tout à l'heure. Quand le gouvernement, par exemple, décide d'un protocole pour un métier donné de la restauration et décide d'une reprise avec des règles et des différences en fonction des régions, il donne un cadre général et ensuite ce cadre général va s'appliquer progressivement en fonction de certains indicateurs dans le pays. On a fait pareil nous. En réalité, il y a eu, et ça a été souligné par une OS, des tables rondes d'ailleurs nationales. On a évoqué cela par métiers. On a eu des fiches métiers, elles ont été réactualisées et tout cela s'est ensuite redécliné. Ça nous paraissait complètement ubuesque d'imaginer qu'on ait par exemple des mesures pour les ASCT en Hauts-de-France et vous allez en Pays de la Loire ou à Lyon et vous auriez eu d'autres mesures de protection. En réalité, le risque de propagation du virus n'est pas lié au numéro de train ou au TER x, il était général, il était sur l'ensemble du pays et il y a eu des directives. La task force, ce n'est pas un truc comme ça, un peu pour se faire plaisir. On peut critiquer le mot, mais c'est quand même une structure, et on peut saluer cela, c'est une initiative qui a été prise assez tôt d'ailleurs, en début d'année, en février de mémoire. C'est une structure qui a voulu justement coordonner,

harmoniser et définir des règles un peu solides. Parce que quand on est comme ça dans quelque chose d'assez inédit, on aime bien avoir quelques directives qui permettent ensuite à chacun... et puis vous êtes, je pense, en tant que membres CSSCT notamment ou représentants du personnel en général, aussi animés de l'idée que c'est bien qu'on ait quelques directives claires en lien également avec les expertises médicales qu'on peut avoir et qui ont progressé. C'est compliqué d'accepter beaucoup d'incertitudes sans avoir des réponses claires parce qu'on est dans un monde, nous, le ferroviaire, souvent de certitudes, on sait gérer des risques ferroviaires par exemple. Là, c'est un risque un peu nouveau. On s'est rendu compte que nos référentiels habituels que vous pointez n'étaient pas adaptés. Ils étaient adaptés sur un autre risque qui avait existé il y a une dizaine d'années. L'entreprise a décidé, à son plus haut niveau, qu'il fallait monter quelque chose de spécifique qui permettait de mieux gérer cette crise. C'est ce qui a été décidé. Vous dites que ce n'était peut-être pas la bonne solution, dont acte. Elle a quand même produit un certain nombre d'éléments qu'on a considérés, nous en tout cas, Direction, plutôt aidants, utiles, avec des directives qui ont permis d'harmoniser un certain nombre de choses, mais surtout avec une relation avec nos ministères, le ministère de la Santé, voire un certain nombre de connexions aussi avec les directives de l'OMS qui ont permis quand même d'accompagner l'évolution de doctrines aussi. L'exemple du masque est intéressant en la matière. Vous portez une critique, je l'entends. Elle est plus ou moins reprise par l'inspection du travail, il y a eu un modèle d'organisation de l'entreprise et il s'est décliné à nous et on l'a appliqué bien évidemment. D'ailleurs, si on avait laissé faire un peu toutes les activités comme elles l'entendaient, je pense que ça aurait été quand même extrêmement difficile à gérer et vous auriez pointé plein d'incohérences entre tel ou tel site, telle ou telle activité. Imaginez qu'il n'y ait pas eu un peu d'harmonisation nationale, je pense que ça n'aurait pas été nécessairement une bonne solution. J'ai entendu, sans transition, « CSE : chambre d'enregistrement ». Encore une fois, je ne peux pas vous empêcher de percevoir les choses et d'avoir des ressentis, mais en tout cas ce n'est pas la manière dont nous, nous voyons le sujet. Le CSE, il arrive à fonctionner même en temps de crise. Ce n'est pas top. D'ailleurs, on commence à avoir quelques ouvertures pour revenir à des réunions en présentiel, mais il faut que les salles soient quand même extrêmement grandes. On n'arrive pas encore, d'un point de vue pratique, à faire une réunion à 40 personnes dans les salles qu'on connaît habituellement à Lille ou à Amiens. En revanche, on n'exclut pas l'idée, parce que je pense également, comme vous, que le rapport humain, physique, normal, classique, dans une salle de réunion est souvent plus porteur pour débattre de sujets parfois un peu compliqués. On va commencer à reprendre, je l'espère, dans le respect des gestes barrières, une vie normale dans l'entreprise, y compris dans les relations sociales, mais pour l'instant nous sommes quand même limités par des préconisations de distanciation physique, des préconisations de maintien d'un télétravail. J'ai entendu que c'était un télétravail illégal ou je ne sais plus comment cela a été dit tout à l'heure, mais il n'est pas illégal. Il est d'ailleurs prévu dans le Code du travail en cas de situation exceptionnelle. Si vous me dites que la situation qu'on vient de vivre n'était pas exceptionnelle, j'ai du mal à partager cela. On est dans un modèle de prévention des risques et on a décidé, et c'était normal qu'on le décide, d'ailleurs vous l'avez aussi soutenu à un moment donné, que le télétravail soit imposé. Est-ce que c'est un mode normal qui doit continuer comme cela ad vitam aeternam ? La réponse est non, je me suis déjà

exprimé. Est-ce que demain, toutefois, il n'y a pas des enseignements à tirer de ce télétravail sur comment ça s'est passé et ce qu'il y a d'intéressant dans cette affaire ? La réponse est oui et on commence à travailler le sujet. Est-ce qu'il y aura demain des bougées dans l'accord télétravail ? Sans doute et nous savons déjà que certaines organisations syndicales veulent retravailler ce point-là. Le télétravail a aussi montré des limites puisqu'on était tous dans des conditions assez différentes et pas équitables, j'ai envie de vous dire, dans la manière de télétravailler. Nous partageons avec vous le fait qu'une jeune mère de famille dans un environnement un peu restreint, qui n'a pas beaucoup de place dans son appartement, avec des enfants en bas âge et en même temps qui est en télétravail, c'est vachement plus dur que moi, mon dernier enfant a 14 ans, il a sa chambre, je suis dans mon coin, tranquille. On n'était pas tous dans les mêmes conditions pour télétravailler, c'est un fait, mais c'était quand même mieux que de faire venir massivement les gens sur leur lieu de travail au plus fort de la crise. C'est pour cela que nous avons eu toute une stratégie de limitations fortes du nombre de personnes dans les bureaux notamment et c'est pour ça que cette stratégie, d'ailleurs, elle a été validée nationalement puisque les dernières décisions c'est : on reprend très progressivement jusqu'au mois de septembre avec un niveau limité, vous le savez, de présence. C'est cela qu'on observe aujourd'hui et c'est cela qui est en train de se passer. Sur ÉTER, je ne vais pas plus débattre puisqu'on a un point tout à l'heure avec Thibaut ROBIN qui participera, donc je pense qu'il pourra complètement répondre aux questions. Ce sont des débats qu'on a déjà eus. Frédéric GUICHARD a expliqué un petit peu les... c'était un peu compliqué avec l'Autorité Organisatrice parce qu'on tient tous, et c'est un moment important, même l'histoire de la région, ces trains spéciaux, on sait que cette année, ce n'était pas une bonne idée de les organiser avec ces afflux massifs de gens sur certains jours. On a décidé d'un lissage. Vous l'avez compris, ça a d'ailleurs été reconnu comme une idée qui n'était pas déconnante. Vous pointez ensuite des problématiques, comment on régule tout cela, comment fait-on si tout le monde veut prendre le même train le soir, tout cela on y répondra tout à l'heure. Vous allez revenir vers moi si j'ai oublié des points, bien évidemment. Je vous laisse la parole.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur HOUEL souhaitait prendre la parole.

M. HOUEL, CGT

Bonjour à tous. Monsieur RABIER, au sujet de la gestion de la crise, vous dites que certaines OS sont assez sévères sur le bilan, mais ce n'est pas nécessairement que les OS parce qu'à travers les deux courriers reçus des deux inspecteurs du travail, on s'aperçoit qu'eux aussi dressent plutôt un bilan plus que mitigé. On s'aperçoit que tout ce qu'on réclamait depuis des semaines voire des mois, l'inspecteur du travail semble aussi surpris que ce ne soit pas mis en place. Ce n'est pas nécessairement que les OS. On ne va pas revenir sur les masques FFP2, mais quand l'inspecteur répond que depuis le décret du 20 mars 2020, toutes les entreprises avaient possibilité de s'approvisionner, ce n'est pas du tout l'image que la SNCF a donnée. Ça prête à sourire. Personnellement, quand j'ai lu ces courriers, ça m'a fait penser à ce qu'il se passe en fin d'année scolaire, lorsque les professeurs se réunissent avec les délégués de classe, on fait le bilan de chaque élève et on propose « passage à la classe supérieure » ou « redoublement ». Là, j'ai l'impression que si l'inspecteur pouvait s'exprimer dans ce style-là, il aurait certainement proposé un redoublement.

Donc c'est plutôt gênant sur un dossier aussi sensible que le COVID, surtout que le virus circule encore, donc c'est un peu gênant. Je rebondis là-dessus sur le port du masque. Moi, étant membre CSSCT, je reçois quand même régulièrement des bulletins de service d'agents qui signalent que dans les gares et dans les trains, hors axe Paris-Beauvais, il y a énormément d'usagers qui ne portent plus le masque. Donc même si c'est obligatoire, à un moment donné il va bien falloir faire quelque chose parce qu'on a vu que, les premiers jours, il y avait du filtrage effectué dans les grandes gares origine avec des agents de la SUGE, de l'escale. Sauf qu'aujourd'hui, il n'y a plus rien. Hier, pour avoir travaillé, avoir fait deux allers-retours Dunkerque-Lille, je peux vous dire qu'aussi bien à l'aller qu'au retour, il y a plus de 10 % des usagers qui ne portaient pas le masque. C'est donc plutôt très inquiétant cette période pendant laquelle le virus circule encore. Ensuite, concernant les notations, oui, la divergence elle est là. C'est tout, on risque de se revoir rapidement. D'autant plus que la Direction de la Traction semble l'avouer ouvertement, elle est plus ou moins d'accord avec nous. C'est un peu vicieux, sournois, de vouloir faire des économies sur le dos de la PR 20. D'autant que cette situation de RH0910, elle est aussi applicable en Nouvelle-Aquitaine et là, il n'y a pas eu de soucis. Les hors comptes ont été distribués tel qu'il le fallait. Je vais m'arrêter là pour le moment, j'interviendrai aussi plus tard au sujet des ÉTER.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci Christophe. Monsieur ROTOLO souhaitait prendre la parole également.

M. ROTOLO, RS CGT

Oui, merci. Monsieur le Président, la délégation CGT prend acte que vous ne voulez pas nous informer des réponses que vous allez apporter à l'inspection du travail. Encore une fois, vous montrez à quel niveau vous mettez le dialogue social. En ce qui concerne le télétravail, je voudrais quand même être assez clair, la CGT n'est pas contre le télétravail. Dans notre intervention, on a dit « travail non réglementé », j'aimerais plutôt dire « non cadré ». On sait très bien que pendant cette période, il y a eu des abus avec le télétravail. On vous avait alerté à une époque, on recevait des mails à 18h00, 19h00. Nous, tout ce qu'on dit, c'est qu'il doit y avoir une coupure entre le travail et la vie personnelle, c'est là qu'on veut en venir. Il faut cadrer les choses. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci David. Monsieur MAGNIER.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Rebonjour. Je voudrais revenir sur cette histoire de notations. Je trouve quand même [...] vous avez décidé. La position 20 est arrivée, alors c'est un truc qui me choque énormément, c'est le fait qu'on arrive à comparer deux choses différentes. Un déroulement de notation l'année dernière qui est complètement différent de la notation de cette année étant donné que la PR 20 n'existait pas. Donc moi j'aimerais bien savoir comment vous pouvez comparer deux choses différentes. Ça, c'est déjà une chose. Je vais revenir aussi sur le fait que vous vous rendez compte, quand même, que vous êtes en train d'impacter le déroulement de carrière de beaucoup d'agents. Parce qu'on ne parle pas de trois, quatre, cinq positions, on parle de dix-sept, vingt positions. Donc c'est un déroulement de carrière sur des gens qui ont été présents et

à qui on demande tous les jours d'en faire plus, de récupérer de la charge mentale de plus en plus importante et là vous remettez une couche, je trouve cela impressionnant. Comme le dit Christophe, ça s'est passé en Aquitaine. Je sais qu'il y a des soucis sur la région de Lyon également par rapport à cela. On trouve cela aberrant et, franchement, je préfère vous prévenir, les agents ne l'acceptent pas du tout. On leur demande de plus en plus de choses à faire, de plus en plus de travail et là on vient se payer les positions 20 sur le dos d'agents, sur leur déroulement de carrière. Je trouve que c'est inacceptable et je pense que si ça arrivait chez vous, vous auriez la même réflexion que nous. Terminé pour Monsieur MAGNIER.

M. RABIER, Président

Merci Monsieur MAGNIER. Quelques éléments de réponse pour ces compléments. Le terme de « redoublement », la comparaison avec l'école de Monsieur HOUEL, encore une fois, on n'est pas dans un modèle professeurs/élèves avec l'inspection du travail. L'administration, à un moment donné, doit aider. Quand dans une entreprise, il y a une divergence, un désaccord, parce qu'on est dans le cadre de droits d'alerte donc c'est sérieux, cela touche la protection des salariés, il y a des divergences sur les mesures protection et l'inspection du travail est censée analyser, porter une appréciation et aider à la résolution de ce problème. Souvent, elle fait du bon boulot. J'ai connu des inspecteurs du travail qui, au fond, en reprenant le dossier à leur niveau, arrivaient à dépassionner, arrivaient à créer des conditions... d'ailleurs, parfois on montait à l'inspection du travail parce que ça révélait aussi un dialogue social qui n'était pas top. On ne peut pas dire cela ici. On ne peut pas dire qu'on ne dialogue pas. On dit simplement qu'on est en divergence, un peu comme les notations. On dit qu'on ne partage pas sur le comment il faudrait faire pour gérer ces choses-là. Donc il y a des divergences de fond sur ce qu'il faut faire et sur l'analyse même des conséquences et l'existence ou pas d'un danger grave et imminent. Après, chacun dans son droit, vous en tant que représentants du personnel qui déposez les droits d'alerte et nous en tant que Direction qui faisons le recours à l'inspection du travail en application du Code du travail, on agit. Je n'en veux pas à un représentant. Quand je porte une appréciation, je dis que ce n'est pas forcément, pour moi, la meilleure solution pour dialoguer d'un sujet que de poser un droit d'alerte. J'entends souvent en face, de votre côté, « oui, mais si on ne fait pas cela, on n'arrive pas à travailler », je le regrette. En tout cas, l'inspection du travail fait des observations, ces observations vous les avez. Tout ce que je vous ai dit oralement, tout ce qu'on a pu dire dans les différentes CSSCT, dans les enquêtes immédiates, ce que nous répondons, je vous rassure tout de suite, c'est que je ne vous donne pas le courrier parce que je n'ai pas à vous le donner. Comprenez que je ne vous demande pas non plus toutes les correspondances que vous avez pu faire les uns et les autres avec l'inspection du travail. Vous ne me les auriez pas données, de la même manière. Je pense qu'on a affaire à une tierce entité qui n'est pas l'entreprise. Il n'y a pas de volonté de ne pas vous dire ce qu'on lui a dit puisque ce qu'on lui a dit, je viens de vous le répéter oralement et c'est en ligne droite avec ce qu'on a pu se dire quand il y a eu des droits d'alerte traités en CSE. Je me souviens d'un droit d'alerte de FO ou dans les CSSCT. Il n'y a rien de changé sur notre posture. On n'a pas inventé, dans la réponse, quelque chose qui sortirait du chapeau, non, on est sur la même approche et la même argumentation. Ce n'est pas parce que vous n'aurez pas le papier que vous serez surpris de ce qu'on a pu dire à l'inspection du travail. C'est complètement fidèle, je vous rassure, à ce qu'on a pu dire dans les instances, dans les enquêtes immédiates,



dans les CSSCT, rien n'a changé. J'ai résumé de manière très rapide un petit peu ce qu'on a pu répondre. On a appliqué, nous, au fond, pour être un plus précis, le protocole national. Il y a un protocole national qui est sorti il y a plusieurs semaines. Il est d'ailleurs sorti par le même ministère qui emploie l'inspection du travail. Ce protocole prévoit des choses. Je reprends les masques, il dit : voilà ce qu'il faut dans telle situation... Nous, entreprise, nous sommes même allés au-delà. Le protocole national, je me répète Monsieur HOUEL, on peut dire que ce protocole national n'est pas bon, pas bien évalué, on peut dire que l'État fait n'importe quoi, je vous laisse libre de juger, mais en tout cas nous ne pouvons pas être accusés, en tant qu'entreprise, et moi je suis le représentant de l'entreprise vis-à-vis de vous, nous ne pouvons pas être accusés de ne pas appliquer le protocole national puisqu'on va même au-delà de ce que dit le protocole en fournissant à l'ensemble de nos personnels les masques dits chirurgicaux alors que dans un certain nombre de mesures, il autorise même des masques qui ne sont pas aussi qualitatifs. Ce protocole national, ça a été répété dans les directives récentes du 24 juin, ne prévoit pas les masques FFP2. Vous pointez, et vous avez raison, des référentiels internes de l'entreprise, qui datent d'ailleurs et qui n'ont pas été mis en place pour ce style de crise, mais pour d'autres crises, d'autres virus à l'époque, vous pointez une incohérence. On s'en était expliqué, on ne régit pas des crises comme celle-là que grâce à des textes qui sont datés. On a dû être extrêmement réactifs, agiles, avoir des choses qui se mettent à jour. On l'a vu également dans les différentes fiches métiers et tout cela a été expliqué à tous les niveaux, y compris nationalement dans les tables rondes. Moi, je ne me situe pas du tout avec l'inspection du travail dans un modèle professeur/élève. Je vous le dis tout de suite, Monsieur HOUEL, ce n'est pas comme ça que ça se passe. C'est normal que l'inspection du travail fasse un travail d'analyse, elle est dans son droit. Comme c'est normal que vous puissiez avoir le droit de poser des droits d'alerte quand vous considérez que ça ne va pas ce que nous faisons. C'est tout aussi normal, au sens c'est notre droit, de répondre à l'inspection du travail et nos réponses seront complètement fidèles à ce que je viens de vous dire oralement et ce qu'on a déjà pu dire dans les comptes rendus de CSSCT ou les PV de CSE. Il n'y a pas de scoops, ne vous attendez pas à quelque chose de nouveau qui serait un argument qui sortirait de je ne sais pas d'où. Nous sommes restés dans la même logique que ce qu'on dit depuis le début et qui ne fait pas sens pour vous, ça, je le partage bien. Après, vous dites que le masque, il y a une partie qui ne le porte pas. Vous avez cité le chiffre de 10 %, on a aussi, nous, constaté cela, au-delà des remontées que peuvent faire les cheminots, les roulants. Oui, il y a une partie des voyageurs ou une partie des gens qui transitent dans les gares qui ne portent pas le masque, on le regrette. Je l'ai déjà dit, nous ne sommes pas, nous, policiers. On ne veut pas que nos agents se mettent eux-mêmes en danger, ils pourraient recevoir un coup de poing... Il y a aussi les autres risques qui sont présents pour nos agents en relation client, on doit gérer cela dans un ensemble de risques nouveaux. Ils agissent donc avec pragmatisme, ils agissent avec leur expérience, ils ont des marges de manœuvre. À un moment donné, il faut peut-être même se mettre en retrait de certaines situations si d'un seul coup il y a un groupe entier de gens fraudeurs qui, bien évidemment, vont cumuler, ils n'ont pas de billets, pas de masques, ils vont faire du bruit, mettre les pieds sur les sièges, on connaît ces phénomènes-là de gens un peu en marge de ce qu'on attend d'un voyageur. Les contrôleurs, croyez-moi, sont largement capables de savoir ce qu'ils doivent faire pour ne pas se mettre en danger.

D'ailleurs, les directives ont été données en ce sens et ils ont une capacité d'apprécier les situations, mais comme avant la crise j'ai envie de vous dire. Tout cela, ce sont des choses où ils sont, comme n'importe quel autre métier, des professionnels de la gestion potentiellement conflictuelle de certaines situations. Nous, on leur dit « vous avez des droits en tant que contrôleurs, on ne vous demande pas de donner plein de PV pour non-port du masque ». Je vous le redis aujourd'hui, ils agissent avec bon sens, pragmatisme et vigilance pour leur propre santé. C'est ça, au fond, qui fait qu'ils ne s'exposent pas inutilement si d'aventure des gens ne portent pas le masque. Vous dire que 100 % des gens vont porter le masque serait prétentieux de ma part et vous savez aussi bien que moi qu'il y aura toujours une petite partie de la population en Hauts-de-France, mais comme dans les autres transports, comme dans la société, vous avez des gens qui vont dans les magasins, on dit port du masque obligatoire, mais qui prennent un malin plaisir à ne pas le porter. Dans les restaurants, vous avez le droit de l'enlever quand vous déjeunez, mais quand vous vous levez de votre chaise, que vous allez aux toilettes, vous devez le remettre. Pourtant, il y a des gens qui ne le mettent pas. Vous avez toujours, en France, des gens qui sont un peu en marge des règles qui normalement s'appliquent à tout le monde. Vous le savez aussi bien que moi, Monsieur HOUEL, ce n'est pas complètement nouveau, ça s'applique malheureusement également sur le sujet du masque. Sur ce qu'ont dit Monsieur MAGNIER et Monsieur HOUEL, il n'y a pas de côté vicieux, il n'y a pas de côté sournois. Je m'insurge contre ces adjectifs que vous utilisez. On n'est pas d'accord sur l'interprétation d'un texte RH, un texte qui n'est pas précis. Je ne vois pas en quoi on serait vicieux d'être en désaccord. Chaque fois que vous avez une position sur quelque chose, je ne dis pas que vous êtes vicieux, mais que vous avez une position différente que je respecte. La version de l'entreprise, c'est qu'à un moment donné, et c'est l'esprit du RH 910, il ne doit pas y avoir, du fait d'une réorganisation, des économies de masse salariale. Il y a une garantie finalement de dépense de masse salariale prévue au Statut. Effectivement, la création de la PR 20 est un élément que nous, nous prenons en compte puisqu'elle augmente la masse salariale et elle augmente, j'ai envie de dire, pour tout le monde. Il n'y a pas que ceux qui prennent la PR 20 qui sont gagnants, il y a ensuite toute la chaîne... je ne vais pas vous réexpliquer ce que vous savez aussi bien que moi. C'est une bonne chose socialement parlant, de là à dire qu'on devrait l'ignorer comme si c'était un truc qui n'était pas arrivé, dans les faits c'est arrivé et ça a un coût pour l'entreprise dans un moment où l'entreprise traverse une mauvaise passe financière. En toute logique, je ne justifie pas cela par la mauvaise passe financière, ce n'est pas conjoncturel. L'appréciation que nous faisons de la situation c'est qu'on n'a pas... je rajouterais quand même parce que, vous le savez aussi bien que moi si vous êtes délégués de Commission, qu'il y avait dix-sept PR qui sont revendiquées hors compte par différents truchements... Il me semble que le président de la Commission a dû, sur d'autres mécanismes, accorder, je crois, six ou sept PR qui n'étaient pas forcément, on va dire envisagées. On n'a pas non plus été complètement réfractaires à étudier d'autres situations qui pouvaient permettre quand même d'octroyer des PR. Donc le bilan n'est pas blanc ou noir. Ce n'est pas : on est en désaccord, circulez il n'y a rien à voir. Il y a quand même eu des débats sur d'autres mécanismes qui ont fait qu'effectivement les dix-sept hors compte, on a décidé de ne pas les attribuer, mais en parallèle il y a eu sept autres PR qui ont été attribuées d'autre manière. Je dresse un bilan pas aussi négatif, en tout cas tel que vous le présentez.

Télétravail, pour terminer. Oui, je suis assez d'accord avec vous. Je l'ai dit tout à l'heure qu'il n'était pas illégal, donc vous avez rectifié en disant qu'il n'était pas cadré. Oui, il n'était pas cadré, enfin c'était simplement « restez à la maison », c'est le slogan qu'on voyait à la télé « restez chez vous », nous c'était « restez à la maison quand c'est possible, quand votre emploi le permet ». Il n'y avait pas de règles spécifiques parce qu'on a vécu le truc de manière un peu subite, mi-mars, comme tout un chacun, comme tous les citoyens de ce pays et beaucoup d'autres pays d'ailleurs. Il n'a pas été cadré, ce qui ne veut pas dire qu'on a fait n'importe quoi. Il y a eu énormément d'échanges, il y a eu une enquête qu'on a faite avec beaucoup de télétravailleurs, en tout cas ceux qui ont souhaité qu'on échange, il y a eu une enquête nationale. Le bilan n'est pas négatif. Il y a eu des situations complexes, on les a citées tout à l'heure avec notamment ceux qui gardaient leurs enfants en bas âge et le côté « je dois être professeur de mes enfants parce que l'école n'est pas ouverte »... Oui, c'était complexe, je ne le nie pas. C'était un télétravail qui, à cause de l'école, était compliqué. La situation familiale n'était pas forcément compatible. D'ailleurs, vous le savez, quand quelqu'un demande à être en télétravail dans le cadre de l'accord normal, on lui dit bien que ce n'est pas comme cela qu'on voit les choses, ce n'est pas « je veux être en télétravail le mercredi parce qu'en réalité j'ai besoin d'être avec mes enfants le mercredi pour les emmener au judo, au machin ou pour les aider à faire leurs devoirs ». Ce n'est pas du télétravail, c'est plutôt un besoin d'être en famille le mercredi, moi ou mon conjoint, parce qu'on n'a pas d'autres solutions. En réalité, ce n'est pas quelque chose qu'on préconise parce que, on le sait bien, ça ne matche pas automatiquement. Là, on était dans une disposition d'urgence, de protection. Il n'était pas totalement cadré, je vous rejoins, Monsieur ROTOLO. On a des enseignements à en tirer. On se dit que sans doute si d'aventure on devait revivre un événement de la sorte, il faut peut-être anticiper quelques règles du jeu, excusez-moi le terme, mais c'est un peu cela. Le 11 mai, on a mis l'appareil de relations sociales avec les CSSCT et le CSE en surchauffe, j'en conviens. Il y a des gens de chez moi qui ont travaillé d'arrache-pied et trop, je le dis aussi, je m'en suis déjà excusé, je ne vais pas le faire à tous les CSE. Néanmoins, l'enjeu était tellement important, de vous donner l'ensemble des éléments parce que c'est compliqué d'apprécier une situation quand on n'a pas tous les éléments. Donc entre ne pas donner de documents et vous nous dites « comment voulez-vous qu'on travaille ? » et donner trop de documents et vous nous dites « on n'a pas eu le temps de travailler », en fait on n'avait pas de troisième solution facile puisque la date du 11 était imposée à la France entière donc on était un peu coincés pour tout vous dire. Ce qui n'a pas été le cas, et vous le savez bien, pour les rehaussements successifs et pour le retour des télétravailleurs. Là, et ça a d'ailleurs été indiqué par plusieurs d'entre vous, on a eu un travail moins dans la pression du temps, d'une date précise qui s'imposait à nous. Voilà, c'est tout ce que je peux vous dire. Peut-être, Madame BASSEZ, avant qu'on attaque l'ordre du jour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Il y avait également Monsieur WATTEBLED, Monsieur ROTOLO et après Madame BASSEZ.

M. RABIER, Président

Parfait, allons-y dans l'ordre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Rebonjour à tous et vivement qu'on retrouve des réunions en physique et visuel, ce sera moins compliqué à gérer. Vous avez parlé tellement longtemps, Monsieur RABIER, que vous avez fait fuir Monsieur VASSEUR... non, c'est une plaisanterie. Je vais essayer de reprendre un petit peu ce que je m'étais noté. Simplement pour commencer, « télétravail », employons plutôt le vrai terme : « travail à la maison ». Au moins, on peut avoir un consensus là-dedans. L'accord, certes on l'a dénoncé. Après, il y a eu une période très compliquée qui continue d'ailleurs et qui, à écouter un peu les commentateurs ou plutôt spécialistes, pourrait revenir bien plus vite qu'on ne le pense. Ce qui me fait penser que le logiciel, on vous l'a répété et rabâché, il n'a pas changé. D'après vos mots, on est resté sur la même logique. Ça, on l'avait bien compris, vous êtes restés sur la même logique, malheureusement. Vous n'avez pas pris conscience de l'aspect qu'on vient de vivre, qu'on va continuer de vivre et qu'on vivra tant qu'il n'y aura pas de vaccin. Pour justement écouter un peu plus, dialoguer un peu plus, échanger un peu plus et pourquoi pas prendre des positions contraires à ce que vous prenez actuellement. Vous dites que l'après COVID est difficile, oui c'est difficile l'après COVID. D'abord, il n'y a pas eu d'aides gouvernementales. Nous, nous exigeons un plan de relance. On veut que l'économie fonctionne à nouveau et qu'il y ait le moins de grabuge possible. D'ailleurs, tous ceux qui veulent ou qui voulaient sacrifier nos systèmes issus de la CNR, tous ceux-là sont bien contents actuellement que ça ait été mis en place et que ça n'ait pas encore été sacrifié, c'était simplement une parenthèse. Après, il y a aussi la structuration de l'entreprise, la structuration telle qu'elle est faite et ça s'amplifie avec la création des SA. Il y a un sujet un peu plus tard dans l'ordre du jour. On voit bien que la synergie entre les services a du mal à fonctionner, est grippée voire ne fonctionne plus du tout parce qu'il n'y a pas les mêmes aspirations au final et pas la même politique du coup. Ça, ça péjore aussi la reprise. Après, je vous le disais, aucun changement de logiciel. Vous, en général, la Direction, vous êtes sur « nous, on fait, on n'a pas besoin de conseils. On a une obligation, c'est de vous informer, on le fait et ça s'arrête là ». Après, il y a aussi le fameux travail à la maison qui ne fait pas revenir pour l'instant les usagers dans le train. Donc tout s'explique aussi. Nous, on a du mal à comprendre qu'on file des milliards à Air France, qu'on file des milliards à Renault, qu'on file des milliards à tout un tas d'entreprises qui, pour certaines, n'en ont pas besoin et pour d'autres ça va permettre de faire des licenciements et puis que le ferroviaire qui nous, nous semble un des piliers utiles à la nation ne soit pas aidé et relancé comme toutes les autres entreprises. On ne va pas lâcher sur ce sujet-là. Après, sur la concurrence, vous avez évoqué un petit mot sur la concurrence. On vous l'a dit, ce n'est pas nouveau, l'entreprise la facilite, peut-être pas pour amener d'autres entreprises, mais parce qu'on est dans un logiciel, vous êtes dans un logiciel libéral et pas un logiciel de service public. Il faut se tirer la bourre, nous on est les meilleurs, il faut faire du pognon... je pense que ça, avec ce qu'on vit, ça devrait évoluer dans un autre sens, mais vous nous dites que rien n'a changé. Après, je vais juste finir là-dessus pour ne pas être trop long, parce que c'est compliqué ces réunions à distance. Sur la réponse que vous allez faire à l'inspecteur du travail, ça aurait été un signe encourageant d'un dialogue social de qualité. Après, on aura d'autres moyens d'avoir les réponses, mais c'est

quand même dommage de ne pas ouvrir sur autre chose et d'essayer de dialoguer en toute sincérité et pour faire avancer les choses. J'aime bien cette citation de Jean Jaurès : « *De la discussion jaillit la lumière* ». Oui, effectivement, et je répète très souvent cette citation-là. A priori, vous êtes sourds à ces revendications-là. J'en ai terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Intervention très courte. Je voudrais simplement revenir sur la task force et le RA. Il y a un truc qui me trouble, vous êtes en train de dire que vous n'appliquez pas les RA parce qu'en gros c'était de la merde. On a fait une évaluation des risques il y a quelques années par rapport à un virus, un virus c'est un virus, que ce soit le COVID, le SRAS, n'importe quoi. On avait organisé une riposte face à cela, mais en gros au moment de passer à l'acte, vous vous êtes rendu compte que vous n'aviez pas les moyens. En fait, afin d'éviter d'appliquer ces RA, on a inventé un nouveau terme : la task force. En fait, on avait un manque de moyens pour appliquer ces RA, c'est ça la réalité des choses. Ensuite, sur le port du masque dans les trains. Monsieur RABIER, vous avez dit « oui, on a bien conscience qu'il y a un risque ». Je vous le demande, si vous avez conscience qu'il existe un risque, il faut l'éliminer. C'est une obligation de l'employeur. Il n'y a pas qu'un risque pour les cheminots, je vous le rappelle, il y a un risque pour les usagers. Comme par hasard, on l'a relevé dans notre déclaration, c'est sur l'axe Paris-Beauvais, là où il n'y a pas de contrôleurs. D'où l'importance de la présence d'un contrôleur à bord de tous les trains. Je vous le demande, il faut éliminer ce risque. Vous ne pouvez pas dire dans cette instance « j'ai conscience qu'il y a un risque » et laisser faire. Je vous remercie.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame BASSEZ et ensuite Monsieur GRANDÉ.

Mme BASSEZ, CGT

Ça va être dans la continuité, effectivement le RA était bien fait et il était basé sur une vraie évaluation des risques. Vous avez dû gérer la situation sur la pénurie donc il était plus facile d'abroger ce RA. Vous nous avez parlé, depuis le début de la crise, de l'intelligence collective. Combien de fois avons-nous entendu ce terme ? « Nous comptons sur l'intelligence collective ». Sauf que l'intelligence collective, aujourd'hui, c'est environ 10 % de non-port de masques et c'est un risque. Contre ce risque, par exemple, il y a le port de FFP2. On ne reviendra pas sur la question, vous ferez vos réponses à l'inspecteur du travail que vous ne voulez pas nous donner. De plus, aujourd'hui, considérez-vous que la crise sanitaire est terminée ? Vous nous dites, Monsieur RABIER, que les directives ont été données pour protéger les contrôleurs. Sauf que les directives reposaient en fait sur le libre arbitre des contrôleurs. Aujourd'hui, qu'en est-il de la reprise du contrôle ? Aujourd'hui, les opérations de lutte antifraude ont repris. Aujourd'hui, les RET, en entretien, remettent la pression sur les agents, sur les OPJT et pour qu'ils reprennent le contrôle. Donc considérez-vous, aujourd'hui, que la crise sanitaire est terminée ? Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur GRANDÉ.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je vais essayer de faire très court parce que la concentration est très compliquée dans cette méthode de téléconférence et de tenue d'une IRP sans contacts physiques, sans relations physiques directes. Toujours est-il que, Monsieur RABIER, sur le RH 910, je ne vais pas vous faire la leçon. Aujourd'hui, on parle de 17 positions de rémunération. Il y a une différence d'interprétation. À un moment ou un autre, il y a une reconnaissance d'un collège métier qui doit être faite de la part de l'entreprise. Pour dix-sept positions de rémunération, je pense que vous êtes bien au fait de combien ça a pu coûter au Fret d'avoir voulu tenir tête et d'être resté dans sa persuasion d'avoir raison. La procédure poursuivra en intersyndicale, je l'espère. Malheureusement, pour le TER, ça compliquera les relations, mais ça compliquera également, peut-être, un système de financement qui risque d'être péjoré par rapport à une mesure managériale prise et dans lequel vous restez bloqués sans ouverture à la discussion. En aparté, malgré tout, on parle de positions de rémunération et ce mois-ci beaucoup de cheminots se sont vus verser une indemnisation pour compensation salariale puisque ça fait quatre ou cinq ans que les cheminots n'ont plus d'augmentations de salaire. Là, vous utilisez la PR 20 pour justifier votre choix, certes, on en prend acte, mais il y a une différence d'appréciation sur le texte. Il y aura sûrement des conséquences pour tout le monde, surtout sur le dialogue social et la reconnaissance des agents. On trouve cela très, très loin de ce qui aurait dû être fait, surtout à la sortie d'une crise épidémique telle qu'on l'a vécue. Justement, sur cette gestion de crise, je vais quand même reprendre un petit peu ce qui a été dit vu que j'avais prévu d'en parler. Vous mettez en avant une incivilité, certes elle existe, certes on le constate, on le constate là dans la gestion de la crise, mais on le constate généralement au quotidien et bien au-delà d'une problématique de crise. Pour autant, c'est une fois de plus une situation à risques sur laquelle il y a déjà eu des droits d'alerte. On nous a sorti des probabilités qu'un risque se reproduise. Oui, là, il y a un risque. On le connaît, on en est tous conscients, on le voit et pour autant aucune mesure réelle n'est prise. Les premières personnes au front et en relation directe avec les usagers sont les contrôleurs qui vont devoir de plus en plus gérer des situations conflictuelles, que ce soit avec les personnes qui n'ont pas de masques ou que ce soit avec les usagers qui sont également dans le train et qui sont inquiets pour leur santé. Il y a des mesures à prendre d'urgence, c'est un risque, c'est votre rôle d'employeur. L'incivilité, vous n'en êtes pas responsables, mais les mesures à prendre, vous en êtes responsables. On a déjà eu l'occasion de discuter de plusieurs cas et là, une fois de plus, c'en est un où on estime une probabilité ou on reconnaît une incapacité à intervenir. Sauf que je vous invite éventuellement à aller voir côté Transpole, je peux vous assurer que par exemple le filtrage sur le métro est systématiquement fait, en gare de Lille-Flandres tout au moins, pour les gens qui n'ont pas de masque. Nous, SNCF, on n'est pas capable, ne serait-ce qu'au sein de la gare de Lille-Flandres, je ne vous parle même pas des gares de la région, on n'est pas capable de faire porter le masque aux gens, mis à part des opérations coup de poing, mais sur la durée de la journée on n'est pas capable de le faire. Si sur la durée de la journée, il y avait cette démarche de faite, je pense que l'incivilité reprendrait un petit peu d'éloignement par rapport à ce qu'on peut rencontrer aujourd'hui. Pour revenir sur le télétravail, on ne va pas se féliciter de voir la mise en

place du télétravail pour pouvoir permettre à l'économie de se poursuivre lors d'une crise sanitaire. Il y a des gens qui ont été en situation beaucoup plus compliquée de travail que celle du télétravail. SUD-Rail continue à refuser la généralisation de ce télétravail. On n'en fera pas une signature à titre individuel ou collectif. On continuera à être contre cet outil informatique, puisque c'est un outil informatique et comme tous les autres outils informatiques que vous mettez en place, ils ont systématiquement tendance à modifier complètement les utilisations et les conditions de travail des agents qui se retrouvent sous ce régime. On a salué à plusieurs reprises le travail du pôle RS, et ce ne sont sûrement pas les seuls, mais il y a des agents sur lesquels le télétravail a eu un effet très négatif puisque le télétravail était devenu l'outil permettant de rendre disponibles les agents H24. Donc les règles n'ont pas été appliquées, des règles existent vu qu'il y a quand même des RH qui précisent les modalités d'application du télétravail et on en était très éloignés. A priori, il n'y a pas eu trop de dérangements ou d'interventions là-dessus donc on arrive a posteriori. Nous, à SUD-Rail, nous n'avons pas été confinés syndicalement, nous avons travaillé sur cette épidémie dès le premier jour du confinement pour l'ensemble des agents. Le retour des agents qui étaient en télétravail va être compliqué. On parle d'une sortie de crise. Sur cette branche d'agents qui étaient systématiquement en télétravail, mais également sur ceux qui sont en travail physique et en relation avec les usagers. On ne prend pas réellement en compte la situation psychologique des gens et leurs craintes de retour physique, que ce soit à bord des trains, que ce soit aux guichets, que ce soit à l'accueil embarquement, que ce soit dans les bureaux et on se dit que tout va se passer plutôt bien. Il y aura peut-être un risque, mais il sera acceptable une fois de plus. On le voit aujourd'hui parce que l'instance, qui se passe en visioconférence, on est capable d'y mettre des projets de réorganisation et des projets de réorganisation qui, une fois de plus, envisagent de mettre en place des outils informatiques pour modifier les conditions de travail, modifier les conditions d'utilisation des agents et la page COVID est tournée et on a espoir qu'elle ne reviendra plus. D'ailleurs, on vous a interpellé là-dessus puisque vous avez abordé dans les dernières interventions le RA 280. On vous a interpellé sur le REX, mais surtout sur quelles mesures vous avez déjà prises en tant que dirigeant sur un possible retour d'une crise épidémique. Aujourd'hui, c'est : « on va remonter l'information ». Non, on ne va pas remonter l'information parce que la crise épidémique... Quand le président a décidé de confiner les Français, il l'a fait du jour au lendemain, si aujourd'hui on recommence dans la même situation, on va recommencer exactement les mêmes erreurs que le 15 mars avec les mêmes problématiques. Peut-être qu'on aura un peu moins de problèmes de masques, d'attribution des masques, mais les mêmes problématiques existent toujours et existeront toujours parce qu'on espère, il y a une probabilité de ne plus être embêté par cette crise. À chaque fois, systématiquement, dans chaque projet, c'est l'acceptable qui passe sur le devant. Vous mesurez sur tous les projets de réorganisation ou sur l'utilisation des agents ce qui sera acceptable, ce qui ne sera pas acceptable et est-ce que ça va éventuellement être défendable à un moment ou à un autre alors que des mesures premières de protection des salariés doivent être prises. Donc oui, on a vraiment l'impression que les salariés, les cheminots sont un coût, mais au mauvais sens du terme. On ne prend pas l'intérêt de l'agent et on se dit que, oui, il y aura des mesures à mettre en place et on le fera une fois de plus en urgence. Donc aujourd'hui on vous demande quand même, sur la sortie de crise parce que pour nous, nous ne sommes pas sortis de cette crise, de faire rapidement un retour

d'expérience sur les mesures qui ont été mises en œuvre depuis le début pour que si une nouvelle vague épidémique, qu'on ne souhaite pas du tout, revenait ou si dans les années à venir une nouvelle vague épidémique de ce type réapparaissait, on ait les mesures et qu'on ne soit plus dans l'amateurisme qu'on a pu connaître de la part de la Direction au début de la gestion de cette crise. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur WATTEBLED voulait faire un petit complément sur son intervention.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Rapidement parce que je vous le disais, c'est compliqué à distance, mais j'ai retrouvé mes notes. Je voulais juste ajouter, on parlait des Commissions de notation, il n'y a pas que celle évoquée depuis tout à l'heure qui a plutôt mal fonctionné, il y a aussi celle au Matériel, au Technicentre, qui a généré quelques tensions. Ne vous inquiétez pas, Monsieur RABIER, on reviendra vite vers vous sur ce sujet et sur ces sujets de Commissions de notation.

M. RABIER, Président

Très rapidement, derniers éclairages suite au complément d'intervention avant qu'on attaque l'ordre du jour. J'entends souvent le mot « logiciel », « logique », qui a été rappelé par Monsieur WATTEBLED. Moi, je ne présente pas les choses comme cela en logiciels, en logique... Moi, je dis qu'il y a une situation qui prévalait avant la crise, avant même la grève sur les retraites. Je ne vais pas revenir sur tous les dossiers qui nous animent, sur l'application des lois, sur le fait qu'il y ait l'ouverture à la concurrence. Moi, je ne suis pas dans un logiciel libéral ou social, ce n'est pas comme cela que ça se passe. Il y a un état de droit, des dispositions, des autorités organisatrices, puisqu'on est quand même à TER, qui ont un poids important sur le devenir du TER, de sa politique et sur tout un tas de chantiers et nous, on est dans cet environnement-là qu'on ne peut pas ignorer. La crise COVID a bougé plein de choses, elle a nécessité de faire plein de choses et vous portez un certain nombre de critiques par ailleurs, mais ce n'est pas une question de logiciels, de logiques... les sujets qui sont devant nous existaient avant la crise et sont toujours devant nous après la crise qui n'est pas terminée. Je réponds à Madame BASSEZ, la crise est-elle finie ? Non, la crise n'est pas finie. Alors ça dépend de quelle crise on parle. Si on parle de l'état de crise sanitaire, cet état un peu particulier qui permet au gouvernement de procéder par ordonnances, décrets... je crois que ça se termine le 10 juillet. Si on parle sous l'angle sanitaire, de protection générale... vous l'avez vécu comme moi, vu les infos, qu'il y a effectivement, par les différents paliers de déconfinement, des ouvertures, des pratiques nouvelles, la restauration par exemple qu'on évoquait tout à l'heure, mais le masque, je l'ai dit tout à l'heure, à l'instant où nous nous parlons, le masque dans les moyens de transport et dans les gares n'est pas prévu d'être enlevé, en tout cas reste une obligation à ce stade. On peut imaginer qu'après le 10 juillet ça continuera d'être une obligation. Si on parle sur le plan un peu juridique, social, prise en charge... on a effectivement un dispositif de chômage partiel qui doit normalement s'arrêter à la fin du mois de juin et donc les gens que nous, on pointait en inactivité – ce n'est pas la faute des gens, c'était du fait du plan de transport – ces dispositions vont normalement s'arrêter. Si on regarde les dispositions scolarité, elles ont largement évolué. D'ailleurs, je le dirai tout à l'heure dans les chiffres rapidement, quand on avait plusieurs centaines d'agents qui étaient très gênés par les problématiques de garde d'enfants,



je pense qu'on est à vingt aujourd'hui donc on a largement changé d'indicateur en la matière. En revanche, il restera, de ce que j'ai compris en lisant encore hier les dernières informations que j'ai pu me procurer, les personnes dites fragiles qui avaient déjà des pathologies ou à qui un médecin déconseille vivement de reprendre le travail. Ces personnes-là devraient encore demeurer dans un système à part et codifiées fragiles ne pouvant pas reprendre leur travail. Vous voyez, il y a différentes mesures en fonction de quoi on parle, mais personne n'a dit, en tout cas ce n'est pas moi qui vais le dire, que la crise est derrière nous. En revanche, elle a pris un autre état, on va dire. Mi-mars, tout s'est arrêté, tous les guichets ont été fermés en deux jours, le plan de transport a été divisé par dix. On est à un plan de transport normal à partir du 4 juillet pour TER. Donc on doit maintenant à vivre avec un virus dont on n'a pas encore, et je ne suis pas médecin ou épidémiologiste, les capacités collectives de le traiter. On est dans cet état-là, il va falloir qu'on vive, je le pense, avec ce risque-là. Nous, nous ne sommes pas capables, je réponds à Monsieur ROTOLO, d'éliminer le risque. Moi, je n'ai pas la prétention de dire qu'on peut éliminer ce risque et ce virus. Aujourd'hui, personne ne sait le faire encore dans le monde, en tout cas pas à ma connaissance. Par contre, on a l'obligation de prévenir le risque pour nos salariés et c'est bien cela qui a fait tous les travaux, qui fait... et quand tout à l'heure Madame BASSEZ ou Monsieur ROTOLO évoquent à juste titre les sujétions qui pèsent sur les agents en relation clientèle et notamment les contrôleurs. À un moment donné, prévenir le risque, c'est peut-être de se retirer d'une situation potentiellement risquée si on reste trop longtemps en contact prolongé... avec quelqu'un, même si nous on a le masque, avec quelqu'un qui désirerait ne pas le porter ou qui fait exprès de ne pas le porter, parce que ce n'est pas le problème « je ne peux pas m'en acheter », on sait qu'on peut s'en procurer aujourd'hui. C'est un problème de civisme tout simplement. L'obligation de l'employeur, que je représente auprès de vous, ce n'est pas de s'occuper de la santé de tous les voyageurs. Il ne faut pas qu'on se trompe de débat. L'obligation de l'employeur, c'est de s'occuper de prévention des risques, notamment du risque sanitaire, des agents dont il a la responsabilité, dont il assure le management. Donc il ne faut pas qu'on se trompe. Après, effectivement, il y a des dispositifs qui existent, qui peuvent être différents en fonction des gares, qui peuvent être différents en fonction des moyens de transport, métro ou tram par exemple. On n'est plus dans la même logique qui a prévalu avec ce contingentement qui nous avait fort occupé dans une première partie après le 11 mai. Le port du masque, la SNCF ne peut pas être la seule police. D'ailleurs, on n'est pas sur un modèle, j'ai envie de vous dire, professeur/élève non plus ou parent/enfant avec les voyageurs. Les voyageurs sont censés avoir toutes les informations. De toute façon personne ne peut nier aujourd'hui qu'il faut mettre le masque. Ils sont censés savoir qu'ils doivent, pour eux, pour les autres voyageurs, pour l'environnement dans lequel ils sont et en application des lois, porter le masque. Nous, SNCF, on ne peut pas régler tous les maux de la France et toutes les incivilités de tous les gens qui vont traverser les gares, qui vont être dans les trains. Par contre, ça je le réaffirme, on doit s'occuper de nos salariés et dans un certain nombre de situations, nos salariés ont intérêt à ne pas se mettre dans des situations potentiellement risquées pour eux. Après, c'est toute l'habileté, tout le professionnalisme d'un agent en relation clientèle comme un contrôleur de savoir s'il peut faire son travail, j'ai envie de dire dans les meilleures conditions possibles, pour contrôler, pour renseigner, ou s'il doit à un moment donné être extrêmement vigilant en voyant qu'il y a un groupe de gens et malgré les rappels, malgré certaines

demandes, ces gens-là ne veulent pas obtempérer. On ne va pas leur faire une prise de judo, on ne va pas leur mettre de force un masque. Il faut qu'on reste à notre place et qu'on donne les règles, les postures que les contrôleurs connaissent bien, par rapport à cela. Pour terminer, l'outil de télétravail H24, je ne vais pas revenir dessus, ce n'est pas le but et moi je partage avec vous volontiers que le risque du télétravail... alors j'entends le télétravail à la maison. C'est souvent ce qui est entendu quand on dit le télétravail, c'est plutôt à la maison. Il y a une autre forme de télétravail, Monsieur WATTEBLED, c'est le télétravail sur un site. Ça se fait notamment autour de Paris où il y a des gens qui peuvent habiter une résidence personnelle et qui plutôt que de traverser tout Paris et d'aller dans un autre coin sur l'Ile-de-France, vont dans un site, dans une gare, où il y a d'autres cheminots, ils peuvent y travailler sans être chez eux, mais sans être dans leur bureau normal. C'est aussi une forme de télétravail qui est honnêtement très, très, très peu répandue. En tout cas pas trop chez nous pour tout vous dire. Quand on entend télétravail, on est plutôt sur « je travaille à la maison sous réserve d'avoir bien évidemment les dispositions techniques... », mais je partage volontiers avec vous que la frontière entre « je suis en travail » ou « je ne suis pas en travail » est plus complexe quand on est à la maison en télétravail. On doit travailler ce sujet-là quand c'est quelque chose qui a été imposé comme on l'a vécu là pour les semaines qu'on vient de vivre et les quelques semaines qui sont encore devant nous. Moi, je ne sais pas lire l'avenir, moi je ne sais pas dire si on va avoir un deuxième vague, si nous allons de nouveau être confinés, en réalité personne ne le sait, chacun donne ses hypothèses. Ce que je peux vous dire quand même, d'ailleurs on se l'est dit, nous avons imaginé, à la rentrée, on verra comment les directives évoluent cet été... nous avons imaginé faire un retour d'expérience entre nous. D'ailleurs, on a déjà désigné des gens d'une CSSCT mutualisée qui permettrait de partager largement. Je me suis entretenu avec Rémi PANNIER, ce serait intéressant, c'est un peu le vœu qu'on fait, de se remettre à « checker à nouveau » tout ce qu'on a dit, tout ce qu'on a fait, ce qu'il s'est passé cet été, où on en est, quel est l'état des lieux et qu'est-ce qu'on se donne comme préconisations, comme réajustements, si nécessaire, de certaines mesures, quelle communication on ferait, quel accueil on fait des gens qui potentiellement sont très peu revenus au travail, on parlait des télétravailleurs, mais pas que, il y a aussi ceux qui étaient en posture de fragilité ou autres, qui ont été arrêtés, tout cela, ça fait partie des débats qu'on veut mener, de notre côté certes, mais aussi avec la CSSCT mutualisée. En tout cas c'est comme ça que je vois les choses. Donc on n'est pas en train d'ignorer le fait que l'affaire n'est pas terminée et que ça vaut encore le coup de travailler le sujet. Moi, je ne veux pas polémiquer, mais je réfute cette idée de dire que les cheminots sont un coût. Les cheminots sont une force pour la boîte. Voilà ce que je dis et ce n'est pas la première fois que je le dis et Florent MARTEL le dit régulièrement. C'est une force qui demain doit nous être utile pour gagner la compétition. Effectivement, cette force « vive » ne travaille pas pour la gloire. On vient tous au boulot aussi pour remplir le réfrigérateur, excusez-moi d'être un peu trivial, mais oui il y a aussi une masse salariale en face, mais c'est avant tout des êtres humains, c'est une force et il doit y avoir quelque chose qui fait que quand on vient au boulot et qu'on travaille à la SNCF, ça fait sens. En tout cas, c'est comme ça que je suis animé dans mon job. Je viens au boulot parce que j'ai l'impression de servir un peu à quelque chose, même si je sais que les thèses que je peux défendre ne sont pas partagées par tout le monde. En tout état de cause, pour clôturer notre échange de ce matin, le bilan que vous faites, je le trouve quelque peu sévère, je le

dis pour la deuxième fois parce que ce n'est pas complètement, je vous le dis franchement, ce qui me remonte, moi, de la ligne hiérarchique de proximité et quelque part des échos qu'on a aussi... la situation est sans doute plus contrastée que ce qu'on veut bien le dire entre nous côté Direction ou côté représentants du personnel. Un point pour terminer, Monsieur WATTEBLED, je ne suis pas là pour polémiquer, mais se mettre autour de la table, travailler le sujet, on l'a dit d'ailleurs dernièrement, et on va vous faire une proposition sans doute la semaine prochaine, que quand on trouve parfois des parades pour travailler les sujets dans des situations complexes telles que celle qu'on vient de vivre, parce que vous avez tous dit, même si ce n'est pas facile à distance, et moi aussi je préfère, comme vous, qu'on puisse se voir. Ne me faites pas dire que j'adore les réunions Teams, je suis un peu comme vous, mais je subis la situation comme vous. On a dit qu'on allait regarder si, de temps en temps, ce n'était pas pertinent de maintenir un petit groupe comme on l'avait imaginé au COVID parce qu'on sait qu'on a des sujets difficiles et parfois c'est déjà compliqué en instance, si on peut parfois un peu en amont débrouiller le sujet. L'exemple des CSP, d'ailleurs je remercie toutes les organisations syndicales qui ont participé à la CSP qu'on avait réussi à décaler sur l'exercice qu'on va voir tout à l'heure. Pour moi, ce sont des outils qui permettent quand même de parler. J'en terminerai là, il y a eu un retour d'expérience qui a été demandé par les équipes de Jean-Robert JAUBERT sur le CSE. Nous, tout naturellement, et l'équipe de Karim SERHANI s'est rapprochée du secrétaire. Il y a eu une posture qui est une posture de la fédération, c'est comme vous, je ne cite pas une personne, mais il y a eu plutôt une posture de l'organisation syndicale CGT qui est de dire « on ne veut pas travailler sur le retour d'expérience » donc vous ne pouvez pas me reprocher de ne pas vouloir de temps en temps mettre de l'huile, de se mettre autour de la table et vous aussi, quand je dis vous, ce n'est pas vous Monsieur WATTEBLED encore une fois, c'est vous fédération CGT, de ne pas vouloir discuter d'une manière assez posée du CSE, ce qu'on peut s'en dire, quel bilan on en fait depuis un an et demi puisqu'on en a vécu au fond des événements, des crises et autres. En réalité, si on veut avancer, moi je resterai toujours un homme qui propose des choses, de dialogue, et on aura toujours des divergences parce que les dossiers qui sont devant nous sont très durs, mais il faut que chacun... on ne peut pas réclamer des choses quand on le souhaite et quand on ne le souhaite pas, dire l'inverse. Je pense qu'il faut que nous soyons tous cohérents, tant côté de la Direction, et j'admets volontiers qu'on ne l'est pas systématiquement, on n'est pas des êtres parfaits, que du côté également de certaines organisations syndicales. Tout ce qui permet de dialoguer et en amont, en tout cas moi je rechercherai ces méthodes-là parce qu'on le sait : plus c'est dur, plus il faut parler, plus il faut anticiper. Je pense qu'il faut qu'on avance dans l'ordre du jour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Il y a plusieurs demandes de parole, mais tu voulais entamer l'ordre du jour. Il y avait, Madame BASSEZ, Monsieur WATTEBLED, Monsieur ROTOLO.

M. RABIER, Président

Ne vous inquiétez pas, nous avons plein de points, les informations du président, on va revenir encore un peu sur le COVID, on va revenir sur la sécurité, le commercial, l'opération ÉTER ; vous allez avoir l'occasion de vous exprimer. Il est 11h27, on ne peut pas faire qu'échanger comme cela. On a quand même à tenir un ordre du jour.

Mme BASSEZ, CGT

Vous n'avez pas répondu à ma question, Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président

Si, j'ai quand même répondu à votre question. Si la crise sanitaire était terminée, j'ai répondu que non.

Mme BASSEZ, CGT

Ça va aller très vite, Monsieur RABIER, vous dites effectivement que la crise n'est pas finie. Il y a des ouvertures, donc effectivement nous avons de plus en plus de monde dans les trains. Vous ne pouvez pas supprimer le risque, mais vous avez obligation de le prévenir, c'est vous qui l'avez dit, on est d'accord. Ce que vous dit l'inspecteur du travail, vous ne pouvez pas seulement vous reposer sur le professionnalisme des agents, il faut donner des consignes claires, ce que nous vous demandons depuis le début de la gestion de la crise. Il y a toujours une grande différence entre ce que vous nous dites en instance, ce que vous venez de nous dire et ce qu'il se passe sur le terrain. Aujourd'hui, la crise n'est pas terminée, vous ne pouvez pas supprimer le risque, mais sur le terrain ce qu'il se passe pour les ASCT c'est que les RET remettent la pression de nouveau, on est revenu à l'ancien logiciel, ils remettent la pression de nouveau sur les opérations journalières et sur le contrôle. Est-ce que ça, c'est normal ? Parce que, dans ce cas, je rappelle effectivement que nous n'avons toujours pas de FFP2, que nous avons effectivement de plus en plus de monde sans masque, est-ce qu'il est normal de remettre la pression ? Alors déjà à la base ce n'est pas normal, mais encore moins dans cette configuration, dans cette crise sanitaire. Trouvez-vous normal que les RET remettent la pression sur les OPJT ? C'est ça la question dans le fond.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur GRANDÉ était avant Madame BASSEZ normalement. Il y a plusieurs demandes de parole, mais je ne sais pas si tu veux commencer l'ordre du jour parce que c'est vrai qu'il y a plusieurs dossiers sur lesquels échanger.

M. RABIER, Président

Moi, je suis un homme de dialogue. S'il y a des gens qui ont des choses à dire, je les écoute et on verra si j'y réponds. Allez-y, Monsieur GRANDÉ.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur GRANDÉ, Monsieur WATTEBLED et Monsieur ROTOLO.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Je vais essayer de faire une fois de plus très vite. Peut-être par manque de concentration, je ne vous ai pas entendu répondre, Monsieur RABIER, sur notre demande de reconnaissance des agents qui ont assuré le service et mis en péril leur santé éventuellement pendant la période de confinement. Certaines catégories d'agents SNCF ont reçu une reconnaissance de l'entreprise, on attend quand même de la part de TER Hauts-de-France, une reconnaissance aussi envers ces agents qui ont assuré le service public pendant la période de crise puisqu'on a pu apprendre que dans certains services, c'était de l'ordre de 20 à 150 euros pour certains dirigeants qui ont assuré du télétravail et non pas du travail en physique, donc on espère quand

même avoir une petite reconnaissance là-dessus. Juste un petit aparté sur le télétravail, on aura noté quand même que les téléconférences également font que les ordres du jour n'ont plus d'ordre de fin de la réunion. Ce sera terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame BASSEZ a pu s'exprimer donc, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur ROTOLO avant, Monsieur SERHANI.

M. SERHANI, Relations Sociales

Si vous voulez.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Ce n'est pas si je veux, c'est soit vous faites une réunion et vous parlez et on vous écoute et on finit la réunion rapidement, soit vous faites respecter les ordres de parole et tout va bien ou après je peux passer mon tour et je parlerai plus tard. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Juste une remarque, Monsieur RABIER. C'est sur votre proposition. Vous dites qu'il va falloir faire un retour d'expérience. Là, je pense qu'on va être tous d'accord avec vous. Mais si c'est pour s'asseoir dessus dans trois ou quatre ans, tout ça parce qu'on n'est pas capable de mettre en place une organisation face à une crise, ça ne sert à rien. Si c'est à l'image des RA, faire un retour d'expérience et dire après, trois ou quatre ans après, que tout ce qu'on avait mis en place à l'époque, tout ce qu'on avait préconisé, ça ne sert à rien parce qu'on n'est pas capable de le faire, alors je préfère qu'on en reste là. Si c'est juste faire des écrits et après ne pas les appliquer, ça ne sert pas à grand-chose. Terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Monsieur ROTOLO. Monsieur WATTEBLED, voulez-vous prendre la parole ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui, je vais aller très, très vite dans la parole. C'était juste en réponse à Monsieur RABIER sur les propos avec le retour de Monsieur JAUBERT et sur le fonctionnement du CSE. Je vous rappelle juste qu'on n'a pas demandé à ce qu'il ne reste plus qu'une seule instance et la critique qu'on peut avoir sur ce fonctionnement c'est qu'effectivement tout est empilé dans les CSE et puis derrière c'est juste une chambre, c'est encore plus vrai maintenant, c'est juste une chambre d'enregistrement. Il y a des strates de discussion, il y a la strate nationale, il y a la strate régionale et puis chaque chose en son temps. Il faut arrêter de mettre la charrue avant les bœufs, c'est juste ce qu'on dit. Il y aura le temps des explications et le temps de la critique pour justement faire améliorer les choses ou améliorer les choses tout simplement et je pense que là-dessus on peut se rejoindre. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je pense qu'on a fait le tour et qu'il n'y a plus de demandes de parole, Raphaël.

## M. RABIER, Président

Merci. Très rapidement, avant qu'on ne passe à l'approbation des PV, Madame BASSEZ fait référence à une forme de pression que la ligne hiérarchique mettrait sur les contrôleurs. Moi, je n'ai pas cette perception-là, mais encore une fois je ne suis pas RET et je ne suis pas DET de l'ERC ou directeur de ligne. Moi, ce que j'ai compris et entendu des propos qui ont été tenus sur ce sujet dans le COVID, puisque j'y participe et j'y apporte d'ailleurs souvent ma contribution, c'est qu'il faut qu'on retrouve, comme ça se passe dans la vie courante, dans toutes les activités, progressivement, intelligemment – je n'ai pas utilisé le mot « intelligence collective » ce matin, je ne sais pas qui l'a dit, mais pas moi en tout cas – progressivement un retour, je dirais, des gestes métiers, des tâches, des missions, que nous sommes censés effectuer. Il y a aussi des missions qui touchent à la sûreté et à la sécurité et il n'est pas question d'arrêter de faire ces choses-là qui sont les gestes métiers classiques. D'ailleurs, les contrôleurs continuent de le faire et fort heureusement. À un moment donné, et ça c'est valable pour TER comme pour Voyages comme pour d'autres, la vie « normale », mais un « normal » adapté avec un port du masque obligatoire, avec quand même une vigilance un peu individuelle et collective que chacun, chaque citoyen j'ai envie de dire, doit avoir. On dit que tout cela doit se faire progressivement et avec bon sens. Si vous voulez les gens, ce ne sont pas des robots. Un être humain cheminot, plus peut-être que d'autres professions, c'est quelqu'un qui a une vraie capacité d'adaptation et d'ailleurs qu'on soit conducteur, contrôleur, en escale, s'adapter à des situations perturbées c'est quelque part notre « ADN ». On en a régulièrement, quelles qu'elles soient. Ajuster le tir, faire preuve d'adaptation sur quelle attitude avoir, la bonne posture, le savoir-être, on appelle cela comme on veut, mais tout écrire ce n'est pas la solution et d'ailleurs ce n'est pas ce que réclame forcément les intéressés. Les intéressés, souvent, quand vous discutez avec eux, que vous disent-ils ? « Laissez-nous, on est loin d'être des imbéciles, laissez-nous apprécier comment on doit gérer la situation. Donnez-nous les grandes lignes et nous, sur le terrain, nous connaissons les situations, nous les vivons, nous sommes tous les jours dans les trains ». Ça serait extrêmement prétentieux de la part de la Direction de faire un bouquin de fiches de procédures décrivant tous les cas de figure qui peuvent exister et puis forcément on en oublierait. On dit, comme pour d'autres situations qui existent aujourd'hui, qui continueront d'exister malheureusement. Il y a des formes d'incivilité, comment vous y prenez-vous pour gérer telle ou telle situation ? Il y a une forme de savoir en fonction de l'environnement, qui est autour, de l'expérience qu'on peut avoir à titre personnel, de qui se trouve en face, une personne ou un groupe de vingt, tout cela, ça s'apprécie et croyez-moi, vous le savez tout aussi bien que moi, que nos contrôleurs et nos contrôleuses savent faire ce travail d'analyse au fond de chacune des situations. Donc on ne va pas écrire tout ce qui peut se produire parce que ça n'aurait pas de sens. Est-ce qu'on demande aux gens de reprendre le contrôle ? La lutte antifraude fait partie des missions des contrôleurs comme l'accueil, comme les renseignements, l'information voyageurs... Donc cette lutte antifraude est à ajuster dans un contexte de train. Quand vous aurez, on va y revenir un petit peu après, beaucoup plus de monde potentiellement avec les billets ÉTER contingentés dans beaucoup de trains. Après, c'est à apprécier. Faut-il faire un contrôle exhaustif ? Mais déjà aujourd'hui les contrôleurs apprécient en fonction de la nature du train, s'arrête-t-il tous les 3 km, est-ce qu'on est tranquille sans arrêt pendant une heure, tout cela c'est l'essentiel du travail de contrôleur que de gérer les situations... donc cette crise amène une situation

nouvelle au fond qui est un risque éventuel de propagation et vérification, en tout cas une incitation des gens, à travers les affiches, les rappels... à porter le masque, si toutefois ils ne l'avaient pas ou si toutefois ils l'enlevaient durant le voyage. Tout cela, c'est du savoir-faire j'ai envie de vous dire, et heureusement qu'ils l'ont, des cheminots en relation clientèle dont les contrôleurs. Vous n'aurez pas de directives : aujourd'hui on ne fait pas et demain on refait tout. Ça ne fonctionne pas comme cela et ce serait même, j'ai envie de vous dire, stupide. Vous savez, dans les métiers Traction, il y a ce qu'on appelle aujourd'hui un concept de sécurité gérée. En réalité, l'excès de textes nuit à la capacité des acteurs sécurité que sont les conducteurs à apprécier de temps en temps ce qu'il faut faire. Tout n'est pas écrit et parfois, dans un contexte donné, il n'est pas forcément interdit de faire quelque chose qui n'est pas prévu parce que pas prévu ne veut pas dire forcément interdit. Vous n'aurez pas de réponse franche, blanc ou noir, parce que ça n'aurait pas de sens. Pour le reste, je n'ai pas d'autres commentaires. Je me réjouis qu'on arrive, sur ce CSE, parce que vous portez des critiques, et c'est votre rôle, sur la qualité, le machin, on connaît ces critiques-là, mais force est de constater quand même qu'on a un CSE où l'on passe quand même du temps, et à plusieurs niveaux, à discuter, à travailler, à produire des choses, vous l'avez souligné vous aussi donc ne soyez pas aussi durs que cela avec le système que vous n'avez pas choisi, ni nous d'ailleurs. On n'était pas forcément parti sur cette logique avant 2019 et vous le savez très bien. Sur la prime, pour répondre à Monsieur GRANDÉ, il y a eu une prime nationale et nous, nous l'avons poussée jusqu'au bout. Cette indemnité complémentaire exceptionnelle service restreint, on l'a poussée jusqu'au bout et je vous le dis tous les roulants la toucheront jusqu'à ce qu'on reprenne le service normal et elle a été mise en place tant qu'on n'a pas retrouvé les organisations du travail pour les sédentaires, mais quasiment jusqu'au 11 juin puisque ça s'est remis progressivement, peut-être un poil plus tôt au Matériel puisqu'ils avaient démarré plus tôt donc on n'a pas, nous, envisagé d'autres gratifications que celle qui a été décidée depuis le début de cette crise. On avait largement présenté comment cela fonctionnait. En ce qui concerne le deuxième sujet, il n'y aura pas de gratifications. J'ai cru comprendre qu'il y a peut-être cette idée de gratification par rapport aux télétravailleurs ou autres, mais on n'a pas prévu de donner une quelconque gratification, financière en tout cas, à ces gens-là. Le REX, pour moi, c'est cette idée, je pense à la CSSCT mutualisée puisqu'on avait désigné les gens et vous vous souvenez, on en a même désigné un de plus, mais ce n'est pas grave. C'est cette idée de repartager les mesures, les mesures de prévention. Au fond, c'est quand même cela qui est essentiel, les mesures de prévention pour les salariés du TER. On s'est dit cela et on a les a décidées globalement plutôt en mai avec la grosse étape du déconfinement et ensuite les ajustements et les travaux et on a déjà fait un premier tour de piste fin mai, vous le savez, avant le CSE d'il y a un mois. Aujourd'hui, tous les réglages se sont quand même un peu faits. Je ne dis pas que c'est parfait, mais il va se passer encore deux mois avec l'été. Nous, ça ne nous paraît pas inutile, sans doute, de provoquer un travail, on rebalaye les choses et on se dit : on est là, que s'est-il passé au niveau du pays ? l'État a-t-il produit d'autres directives ? y a-t-il des choses qui se sont assouplies ou au contraire qui se sont redurcies ? Si elles se sont redurcies, on n'attendra pas le mois de septembre s'il faut retravailler le sujet. En revanche, si elles se sont assouplies, comment tout cela bouge chez nous. J'arrête là et on attaque l'approbation des PV. Monsieur ESPINOUSE, vous pourrez vous réexprimer sans problème sur les points à venir et je reprendrai votre question volontiers.

M. ESPINOUSE, CGT

C'était juste pour boucler par rapport à ce que vous disiez concernant les ASCT. S'il n'y a pas de pression managériale – j'en profite parce qu'après ça va être hors sujet – pourquoi est-ce qu'encore sur Amiens il y a des ASCT seuls qui font du filtrage ? [...] ou le matin et donc ça veut dire qu'il y aurait trop d'effectifs puisqu'on les utilise pour faire autre chose et à ce moment-là, s'il y a trop d'effectifs, pourquoi des EA de la LAF sont dévoyés pour tirer des trains. C'est tout. Si vous pouvez juste répondre à cela, moi je n'ai pas de sujet. Sinon, il faut arrêter les filtrages sur le périmètre d'Amiens.

M. RABIER, Président

Pour moi c'est du hors sujet puisque là on parle d'organisation des accueils embarquement et on n'est pas dans l'exercice du métier de contrôleur dans le train. Ce qu'évoquait, en tout cas c'est comme cela que je l'ai perçu, Madame BASSEZ, sur le fait d'organiser des accueils embarquement. D'ailleurs, cela fait aussi partie des mesures de prévention qui ont été évoquées, c'est aussi une manière de redire aux gens de porter le masque. Ça ne me semble pas choquant, en tout cas quand c'est possible dans l'organisation, que différents métiers puissent intervenir. C'est tout ce que je répondrai, mais vous connaissiez la réponse avant que je ne vous la donne. J'ai compris, Monsieur GRANDÉ, vous ne parlez pas de cela, je sais. Je sais qu'il y a eu des choses ailleurs, mais on ne s'est pas inscrit dans cette modalité de reconnaissance à TER Hauts-de-France, pour être très concret. Monsieur le Secrétaire, je vous propose qu'on approuve ou pas les PV qui datent maintenant.

### **1) Approbation des PV des CSE des 27 février, 26 mars, 30 avril, 7 mai matin/après-midi et 29 mai 2020**

M. SERHANI, Relations Sociales

Je pense qu'on peut faire une approbation comme on le fait d'habitude. On appelle le nom et on va noter pour, contre, abstention.

M. RABIER, Président

Très bien. Nous allons donc commencer par le PV de la réunion du 27 février et on commence par les élus de la CGT.

Mme BULTHE, Relations Sociales

À l'appel de votre nom, vous approuvez ou pas le premier PV du 27 février. Pour la CGT, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Pour. À la rigueur, je vais être pour l'ensemble des PV. On peut peut-être faire plus rapide. Je suis pour les PV du 27 février, du 26 mars, du 30 avril, du 7 mai matin/après-midi et du 29 mai.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Parfait, merci. Monsieur DECLERCQ.

M. DECLERCQ, CGT

Pour tous les PV.



Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur FOURNIER.

M. FOURNIER, CGT  
Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur WILLAEYS.

M. WILLAEYS, CGT  
Pour l'ensemble des PV aussi.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Madame BASSEZ.

Mme BASSEZ, CGT  
Pour tous les PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT  
Pour tous les PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Madame MAHIEUX.

Mme MAHIEUX, CGT  
Pour tous les PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur ESPINOUSE.

M. ESPINOUSE, CGT  
Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Madame BOUKREDIA.

Mme BOUKREDIA, CGT  
Pour tous les PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT  
Pour tous les PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Monsieur MAGNIER.

M. MAGNIER, SUD-Rail

Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Madame MIET.

Mme MIET, SUD-Rail

Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Monsieur SOUIN.

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Monsieur SOUIN n'est pas présent aujourd'hui, c'est Monsieur MALANSKA qui le remplace.

Mme BULTHE, Relations Sociales

D'accord. Donc Monsieur MALANSKA.

M. MALANSKA, SUD-Rail

Pour tous les PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Merci. Monsieur LENFANT.

M. LENFANT, SUD-Rail

Pour tous les PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Monsieur EUDELIN.

M. EUDELIN, SUD-Rail

Pour tous les PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Madame RONGIER-JORE.

Mme RONGIER-JORE, SUD-Rail

Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Madame LE SAINT.

Mme LE SAINT, UNSA Ferroviaire  
Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur HONVAULT.

M. HONVAULT, UNSA Ferroviaire  
Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur MIENS.

M. MIENS, UNSA Ferroviaire  
Pour l'ensemble des PV également.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur LEVENT.

M. LEVENT, UNSA Ferroviaire  
Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Madame CORNET WIART.

*Pas de réponse de Madame CORNET WIART.*

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Je vais continuer, Monsieur TOURNAY.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire  
Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur DELECOEULLERIE.

M. DELECOEULLERIE, FO  
Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

OK. Madame CORNET WIART qui a un problème de micro vient d'accepter également l'ensemble des PV. Madame DEDISSE.

Mme DEDISSE, FO  
Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales  
Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT  
Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Pour finir, Madame MANIER.

Mme MANIER, CFDT

Pour l'ensemble des PV.

Mme BULTHE, Relations Sociales

Merci. Donc l'ensemble des PV a été validé.

*Les procès-verbaux des réunions CSE en date du 27 février, 26 mars, 30 avril, 7 mai matin/après-midi et 29 mai 2020 sont approuvés à l'unanimité.*

M. RABIER, Président

Merci beaucoup à tout le monde pour cette proposition qui a permis d'être peut-être plus rapide. Avant de laisser la parole à Monsieur le Secrétaire, il y a certains PV qui ont été réclamés par l'inspecteur du travail et que donc nous pouvons fournir ce soir maintenant qu'ils sont approuvés. Je vous le dis. Je vous laisse la parole, Monsieur WATTEBLED.

## **2) Informations de Monsieur le Secrétaire**

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui, Monsieur le Président. Nous avons un élément de réponse sur ce que vous allez envoyer à l'inspecteur du travail... c'est une blague. Non, je n'ai pas d'informations supplémentaires à donner.

M. RABIER, Président

Merci. Monsieur le Trésorier, des éléments particuliers ?

## **3) Informations de Monsieur le Trésorier**

M. FOURNIER, CGT

Non, Monsieur le Président, pas d'éléments particuliers pour la trésorerie au niveau du CSE. Terminé.

M. RABIER, Président

Merci beaucoup. On attaque donc les points classiques. Nous en avons largement débattu ce matin dans la phase d'échanges déclaratoires liminaires, mais je voulais quand même faire ce petit point COVID.

## 4) Informations de Monsieur le Président

### - Informations en lien avec la situation liée au COVID-19

M. RABIER, Président

Je ne vais pas revenir sur tout ce que j'ai déjà dit, mais je vais quand même vous donner les chiffres. Les chiffres n'ont jamais été aussi faibles et c'est tant mieux. Donc à date, hier soir, on a deux personnes qui sont encore déclarées malades du COVID et deux qui sont en cours de test, donc ce qui veut dire quatre. Ça reste fort heureusement très faible. Neuf personnes fragiles, c'est-à-dire que ce sont des gens qui par leur médecin, je vous le disais tout à l'heure... ils ne sont pas forcément malades, mais ils sont mis en isolement par le médecin par rapport à ce risque qui pourrait être peut-être plus dangereux pour eux que pour le reste de la population. On a encore cinq personnes dites de rang 1, c'est-à-dire qui ont été en contact. Pas forcément en contact à la SNCF, mais qui ont pu avoir une information comme quoi il fallait qu'ils prennent des mesures, qu'ils se testent... Ce sont donc des chiffres, fort heureusement, qui ont bien évolué au fur et à mesure des semaines. Cette tendance n'est pas spécifique à TER Hauts-de-France. Elle concerne l'ensemble de la SNCF puisque donc nous remontons toujours les chiffres, une fois par semaine d'ailleurs, au niveau national, aux équipes de François NOGUÉ. Les gardes d'enfants, je l'ai un peu évoqué tout à l'heure, on en a eu à un moment donné plusieurs centaines et c'était un problème que nous avons largement évoqué dans nos points ensemble. On avait même obtenu une dérogation du rectorat pour que les enfants de cheminots soient prioritaires au moment de la reprise où les écoles ne pouvaient pas accueillir tout le monde. En théorie, le gouvernement a décidé, vous le savez, que depuis lundi l'école redevenait obligatoire donc ça veut dire qu'elles avaient la capacité d'accueillir tout le monde. On se l'est dit dans le point COVID territorial la semaine dernière, on a dû l'écrire comme ça, je n'ai plus la formule que j'ai mise, mais on fait jouer le pragmatisme. Même si on considère que l'école est obligatoire, qu'on devrait avoir zéro personne en garde d'enfants, on sait qu'on a ici ou là des écoles qui n'ont pas pu s'adapter facilement et des cas particuliers. Ce qui explique qu'il nous en reste vingt qui ont été encore pointés, mais ça n'a strictement rien à voir avec ce qu'on a pu connaître par le passé. D'ailleurs, ce point COVID continue d'animer l'ensemble du territoire parce que, vous le savez, on avait quatre réunions prévues et on a eu deux rendez-vous déjà. On a un prochain rendez-vous, je crois que c'est le 7 juillet, vous m'arrêtez si je dis une bêtise, avec l'ensemble des activités ou SA autres. Cela permet un petit peu de partager la situation qui est plutôt également en voie de normalisation dans beaucoup d'activités, plus de trains, moins de gens qui ont été impactés d'une manière ou d'une autre par cette crise. Je ne veux pas revenir sur tout ce qu'on s'est dit pendant cette première partie de CSE. Elle n'est pas finie et on aura encore, je crois, à ajuster sans doute des choses. J'espère dans le sens de moins de mesures contraignantes pour les salariés parce que c'est quand même, il faut se le dire, ce port du masque imposé dans les gares, dans les trains, dès qu'on prend l'ascenseur, cela nécessite une certaine rigueur. J'espère qu'à un moment donné la tendance va... qu'on arrivera en tout cas le plus tôt possible à limiter ces mesures-là quand on en aura le droit.

## - Information sécurité

M. RABIER, Président

Sans transition, sur la sécurité, on a un événement de sécurité remarquable qui est arrivé. Il est arrivé un peu tard dans les services de la Direction de la sécurité. Il est arrivé le 14 mars et on en a eu connaissance il n'y a pas si longtemps que ça. C'est simplement un dépassement de vitesse limite supérieur à 40 km/h et dans la manière d'apprécier ce type d'incidents, c'est classé ESR. C'est la raison pour laquelle je vous donne cette information. C'est un agent de conduite qui est parti d'Abancourt et qui allait sur Beauvais. À un moment donné, il a eu deux ordres écrits liés à des problématiques de passages à niveau. Pour ceux qui sont un peu conducteurs, un raté d'ouverture. Il fallait se mettre à 30 km/h sur une certaine zone. Le premier PN, il n'y a pas eu de sujet, bien sûr. Le deuxième PN, il y a eu ce qu'on appelle une rupture de séquence, facteur humain. Il a oublié d'appliquer la mesure pour le deuxième PN et donc il a évidemment franchi la zone en vitesse élevée et donc le PN au lieu des 30 km/h qui étaient normalement applicables. Donc ça touche un sujet qu'on connaît bien, pour ceux qui ont travaillé dans le métier Traction, du facteur humain, de la fragilité de ces ordres écrits puisqu'il n'y a pas énormément de boucles de rattrapage. Chaque mécano a un peu ses moyens à lui. Il y a encore des choses qui peuvent de temps en temps se passer. On a eu un cas chez nous qui est noté comme ESR. Voilà sur la sécurité.

## - Informations commerciales (si disponibilité)

M. RABIER, Président

Sur les informations commerciales, on n'a pas réussi à les avoir, mais si Monsieur ROBIN a pu se joindre à nous, on peut évoquer le point ÉTER puisque vous m'avez envoyé un certain nombre de dossiers. Point qu'on avait largement évoqué également avec le Directeur de Région sur cette nouvelle approche cette année, pour quand même proposer à la population des Hauts-de-France de pouvoir aller à des prix qui sont intéressants sur les plages. Thibaut ROBIN a-t-il pu nous rejoindre ou pas ?

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Oui, tout à fait. Bonjour Raphaël, bonjour à toutes et à tous.

M. RABIER, Président

Merci beaucoup Thibaut. Je te laisse la parole pour que tu parles un peu... on a eu quelques questions ce matin sur le dispositif qui en gros est jugé sans doute comme une solution intéressante pour cet été puisque quelque part il n'annule pas l'opération et c'est plutôt bien, mais il y a quand même quelques questions sur comment nous allons gérer cela et notamment offrir des places à des trains de 5h00 du matin, je redis ce que j'ai compris tout à l'heure. On sait très bien que les gens ne vont peut-être pas partir si tôt pour aller à la plage et surtout le risque du choix où les gens vont peut-être se ruer sur le dernier train. Voilà, si tu peux présenter cela et répondre, mais je pense qu'il y aura sans doute quelques questions pendant la présentation. Je te laisse la parole.

## M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Si vous le voulez bien, je vais vous présenter le nouveau dispositif en vous partageant un document qui normalement devrait apparaître à l'écran. L'opération ÉTER, c'est un moment fort du territoire, un moment fort pour TER. Il nous est apparu, dès le début de la crise sanitaire, que les conditions ne seraient pas réunies pour la mise en œuvre du dispositif traditionnel de l'opération ÉTER, qui est concentré sur quatre week-ends avec des trains spéciaux, avec une clientèle très particulière concentrée sur quatre week-ends de l'été et avec un accompagnement de la part de nos agents sur le terrain important. Il y a une mobilisation des agents sur le terrain pour accueillir cette population en grand nombre. Il fallait proposer autre chose à notre Autorité Organisatrice et c'est ce à quoi nous avons travaillé depuis la mi-mars. Je vais vous présenter ce qui a été validé il y a très peu de temps par l'Autorité Organisatrice. Très rapidement, je reviens, et je pense que c'est important qu'on l'ait tous en tête, même si vous connaissez tous cette opération ÉTER qui est vraiment quelque chose d'historique pour le versant nord du territoire parce qu'ÉTER c'était une opération Nord-Pas-de-Calais, mais qui, depuis deux ans, a été étendue au versant sud, donc c'est bien une opération régionale Hauts-de-France. Donc ÉTER c'était des billets aller-retour à 2 euros, ce qui correspondait à un aller à 1 euro. On vendait 120 000 billets aller-retour et c'était à plus de 80 % des destinations mer, les fameux ÉTER/MER qu'on avait complétés par des destinations ville et nature. C'était, comme je le disais à l'instant, sur quatre week-ends avec des flux qui étaient importants. Sachant que les billets ÉTER, le principe, et vous avez tous, nombre d'entre vous en tout cas j'imagine, en tête non seulement du monde en gare, la distribution c'était en très grande majorité avec des titres papiers, le principe des titres tombola, où la personne qui venait acheter dans nos guichets un titre ÉTER, en fait il achetait une destination et il achetait une date donnée sur laquelle il pouvait faire son aller-retour et prendre le train qu'il souhaitait. Le dispositif que nous avons proposé à notre Autorité Organisatrice, et qui va être déployé prochainement, c'est celui que vous voyez à l'écran. En fait, c'est une opération ÉTER lissée. C'est-à-dire que notre souhait, notre volonté, c'est d'offrir aux personnes, parce que l'ÉTER est vraiment une opération populaire qui s'adresse aussi en partie à des personnes assez fragiles qui profitent de cette offre très attractive d'un point de vue tarifaire pour pouvoir aller à la mer durant l'été, donc l'idée, au lieu de se concentrer comme on le faisait sur quatre week-ends, c'est de lisser en fait la fréquentation ÉTER sur une grande partie de l'été. Donc l'opération ÉTER va s'échelonner du 13 juillet jusqu'au 23 août soit sur 42 journées. En fait, d'un point de vue tarifaire on est dans le même ordre de grandeur puisque ce sont des billets aller simple à 1 euro alors qu'avant on était sur un aller-retour à 2 euros donc c'est totalement équivalent. On proposerait un peu plus de 200 000 billets et 70 % à la mer, donc un peu moins, vous l'aurez noté, que sur ÉTER en été avant à presque 85 % sur la mer, là on est à un peu moins. En fait, tout le travail qu'on a pu réaliser c'est d'essayer de faire en sorte de lisser les clients ÉTER sur un nombre de jours important et sur un nombre de destinations suffisant pour s'assurer qu'on n'aurait pas de risques d'avoir une affluence trop importante de clients sur certains jours, certains trains. En fait, ce qui va permettre cela, c'est le fait que pour la première fois, on va avoir un contingentement à la destination par période horaire. Alors c'est assez technique. Ce que vous voyez à l'écran c'est qu'en fait, on a travaillé à partir du plan de transport été, le plan de transport qui va circuler à partir du 4 juillet. Ce plan de transport, on a regardé pour les différentes destinations, je vais

prendre l'exemple d'une destination qui est importante traditionnellement, qui va toujours l'être, c'est la destination de Dunkerque. Sur Dunkerque, on a un certain nombre de trains qui partent notamment de Lille-Flandres, qui arrivent à Dunkerque le matin et inversement qui repartent de Dunkerque le soir. On a regardé le nombre de trains, les trains précisément, la capacité de ces trains et en fait on a contingenté en fonction d'un horaire pivot le matin à 9h00, c'est-à-dire qu'on avait une partie des places allouée sur une journée à Dunkerque qui était lissée sur les trains avant 9h00 en Direction de Dunkerque et ensuite après 9h00. La même chose pour les trains de retour dans le sens mer vers Lille-Flandres, vers Armentières, vers tous les endroits du territoire, avec un horaire pivot à 17h00. Quand on dit contingenté, c'est qu'on maîtrise exactement le nombre de titres que l'on vend sur les trains qui sont avant 17h00 et les trains après 17h00 pour le retour. Les 210 000 titres ÉTER que l'on va commercialiser sur cet été 2020, ça correspond en fait à 5000 billets par jour. 5000 billets par jour, c'est le schéma que vous avez à l'écran, c'est 2500 dans chacun des deux sens, c'est vers le littoral donc vers la mer et aussi vers la nature – bien que 70 % de ces titres soient vers la mer et 30 % nature – et inversement, la même chose, dans le sens retour. Donc si on prend l'exemple encore une fois de Dunkerque qui est la destination, la jauge maximum, parce que Dunkerque c'est là où l'on va mettre le plus de titres par jour disponibles pour l'opération ÉTER. C'est pour cela que je partage avec vous ce cas-là. Donc 2500 billets vendus, sens 1, le matin, dont 1750 vers la mer. Ensuite, ces 1750 vers la mer sont ventilés sur dix destinations : Dunkerque, Calais, Boulogne... dix destinations. Sur ces dix destinations, il y a 280 clients qui sont affectés à Dunkerque et sur les 280 clients, on en a contingenté la moitié avant 9h00, qui est l'horaire pivot, et la moitié après 9h00. Ce qui fait qu'on a certain nombre de trains, donc on a regardé avant 9h00, entre 5h00 et 9h00, et un certain nombre de trains entre 9h00 et 13h00, ce qui correspond aux trains qui sont intéressants pour l'horaire d'arrivée. Ce qui permet en fait d'avoir, sur ces trains, un nombre de places limitées. Par exemple, sur les trains de Dunkerque, entre 9h00 et 13h00, on doit avoir trois trains de mémoire, ce qui fait qu'on aurait aux alentours, maximum, de 50 clients ÉTER dans ces trains. Ce qui devrait, sans aucune difficulté, permettre d'accueillir ces clients à bord. Sachant qu'on est sur des trains qui sont en contrepointe, c'est important. Ces trains-là sont en contrepointe par rapport aux besoins des abonnés domicile-travail notamment. Le parcours client d'achat est différent. Pourquoi ? Parce qu'on s'appuie pour la première fois dans ce dispositif beaucoup sur des achats en ligne. Notre volonté c'était d'essayer de limiter l'afflux de clients en gare pour une question de capacités d'accueil de ces clients et des questions aussi sanitaires. Donc on va vendre beaucoup plus de ces titres en ligne qu'on ne le faisait auparavant. Même si on aura un dispositif qui également s'appuie sur les gares en vendant derrière les guichets au travers de l'outil Mobileo. Pourquoi l'outil Mobileo ? Parce que c'est un outil qui permet de contourner en fait les ventes, d'avoir un décompte, de maîtriser la distribution, ce que ne permet pas l'outil PVM. En ligne, j'en parlais à l'instant, sur le site TER, sur l'appli SNCF, ça doit représenter les trois canaux de distribution, les  $\frac{3}{4}$  des ventes. En tout cas, c'est contingenté comme ça. Des titres qui sont mis à disposition tous les jours à la vente. Et puis,  $\frac{1}{4}$  des titres sont mis en vente sur DBR, donc sur nos automates de vente TER sur lesquels on peut également faire du contingentement en maîtrisant le flux. La méthode de travail c'est qu'on est vraiment parti du plan de transport de manière très détaillée, c'est-à-dire combien de trains on a sur chaque destination, sur chaque tranche horaire



et puis on a dit : là, il n'y a pas de problème pour pouvoir accueillir tant de clients sur telle tranche horaire en fonction du matériel roulant et en fonction des comptages qu'on a à disposition sur les étés précédents. Je vais simplement finir avec la carte. Vous voyez la carte du réseau humanisé, donc les gares qui vont distribuer du ÉTER derrière les guichets avec Mobileo. Elles sont vingt-et-une. Avez-vous des questions ?

M. RABIER, Président

Nous allons commencer par Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

J'ai pas mal de questions. Si je prends votre document. Les autres années, les week-ends, c'était 120 000 billets à 2 euros aller-retour. Ce qui fait que l'utilisateur, quand il achetait l'aller, il achetait le retour.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Tout à fait.

M. HOUEL, CGT

Là, cette année, vous mettez 210 000 billets à 1 euro aller simple. Vous pensez bien que l'utilisateur ne va pas systématiquement penser à prendre, quand il commande, notamment via Internet et compagnie, son billet de retour. Lui, il va se dire qu'il va aller à la plage, voir comment ça se passe, s'il fait beau il va prolonger son après-midi puis essayer de revenir dans le dernier train. Là, on va reproduire des situations qu'on a vécues il y a une dizaine d'années, à l'époque du lancement du TER/MER. On risque de se retrouver avec des centaines d'utilisateurs sur les quais le soir parce qu'il n'y aura plus de places disponibles pour eux dans les trains dits ordinaires. Ça, c'est déjà une première question. Ensuite, dans votre document, en page 5, avec les 5000 billets par jour, ce que Monsieur RABIER a répété, ce qu'on a dit dans la déclaration CGT, c'est que, si je prends le cas de Dunkerque, vous prévoyez 280 clients max pour aller sur Dunkerque dont 140 places de 5h00 à 9h00, mais je peux vous assurer que ces 140 places dans ce créneau horaire là, il n'y aura personne. Personne ne prend le train à 5h00 du matin pour aller à la plage. Ensuite, les 140 autres places, les dernières qui restent après 9h00, celles-là seront très, très insuffisantes parce que les week-ends, les années précédentes de TER/MER, je n'ai pas connu des TER/MER qui partaient au départ de la gare Lille-Flandres à 5h00, 6h00 ou 7h00. C'était souvent vers 8h30, 9h00, 10h00 pour que les gens arrivent en fin de matinée et puissent manger sur place et aller à la plage. Donc il y a quelque chose que je ne comprends pas. D'autant que ce même document, dans le sens 2, donc le retour, il n'y a pas de places disponibles. Vous voyez ce que je veux dire, vous prévoyez 280 clients max pour se rendre à Dunkerque. Par contre, au départ de Dunkerque, pour se rendre à Lille, à Isbergues, à Lens, là où vous voulez, il n'y a rien. Il n'y a pas du tout de chiffres. Donc ça risque d'être très, très compliqué. D'autant plus qu'on vit en ce moment des jours très chauds, on n'est pas encore pendant les vacances, les lycées sont fermés, je me répète, mais j'ai roulé hier, j'ai fait deux allers-retours Dunkerque-Lille et je peux vous dire que j'ai assuré le 18h12 au départ de Dunkerque pour Lille en UM 24500 donc la capacité en usagers est importante, mais le train était surbondé, déjà à cette époque. Une bonne partie sans masque, entre parenthèses. Quand je suis revenu le soir sur Dunkerque, j'ai même appris par les agents d'escale qu'il y avait eu un incident assez important au départ de 19h12 parce qu'une bonne

centaine de jeunes voulaient se rapatrier sur ce train-là alors qu'ils n'avaient certainement pas de titres de transport ou le train était déjà plein. Il a alors fallu faire appel à l'intervention des forces de l'ordre. Donc je suis très, très inquiet sur ces 42 journées que vous prévoyez TER/MER parce que je peux vous dire, on le voit chaque année, on trouve tout le temps, même à l'époque où on vendait le billet aller et retour, il y a tout le temps des gens qui pensent se dire « il fait beau, je vais prendre le prochain train à 17h00 ». C'était déjà problématique, mais ça restait limité. Là, ce problème va s'accroître et je vous le dis, il va falloir mettre des moyens humains dans les gares, notamment Dunkerque, Calais, Boulogne, Wimille Wimereux, toutes ces gares où les gens descendent pour aller à la plage. On va se diriger vers quelque chose de dramatique. Je ne suis pas visionnaire, même si j'ai déposé des droits d'alerte le 27 janvier sur le COVID et on m'a dit que c'était un peu trop anticipé, mais là on est le 26 juin, je vous mets en garde, mais ça risque d'être très, très compliqué. Terminé.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Je vais répondre à vos deux questions. Effectivement, on n'est plus sur un titre aller-retour, on est sur des titres aller simple et retour simple. La différence c'est qu'avant, la personne achetait un titre sur lequel il y avait marqué ÉTER et il n'y avait pas de numéro de train, il n'y avait pas d'horaire, il n'y avait rien. Là, il achète un titre sur lequel il y a le numéro de train, on est sur du train désigné avec un horaire de train. C'est quelque chose sur lequel on va communiquer largement, la région, nous-mêmes, sur le fait que ce sont bien des titres 1 euro aller simple et le client va devoir, s'il achète en ligne, l'imprimer et l'enregistrer. Il verra bien qu'il y a un numéro de train avec un horaire. C'est une nouvelle formule. Si jamais on était exactement sur le même principe, sur des week-ends donnés, les mêmes dates que d'habitude, les personnes pourraient penser que c'est la même chose, c'est juste moins cher. Là, c'est quelque chose de complètement différent. On sait que de toute façon les clients vont être informés de cette nouvelle formule. On a déjà des appels très nombreux dans nos CRC, on a beaucoup de personnes qui s'adressent à nous sur notre page Facebook et on leur donne les éléments d'information sur le principe qui a changé. J'insiste vraiment sur le fait que pour un client le fait d'avoir un billet qui soit imprimé, qui soit téléchargé, sur lequel il y a un numéro de train et un horaire, ça change beaucoup de choses par rapport à ce qu'il y avait précédemment sur les titres ÉTER. Ensuite, sur la question, vous disiez, du nombre de trains avant et après 9h00. Ce qu'il se passe c'est qu'il y a effectivement des trains qui sont moins intéressants que d'autres pour rejoindre le littoral et pour en revenir. Sauf que le nombre de trains qui sont proposés sur une tranche horaire, il est défini avec un maximum, avec un quota. C'est-à-dire que si on a 140 places proposées, sur le retour, à partir de 17h00 en revenant de Dunkerque pour reprendre cet exemple, sachant que c'est vraiment la jauge maximum, il n'y en aura pas 141. Il n'y aura que 140 places qui seront proposées. Le 141<sup>ème</sup> client qui voudra acheter ce titre-là, il ne pourra pas l'acheter.

M. HOUEL, CGT

Je me permets de vous couper, mais donc cet usager, qu'allez-vous en faire ? Vous allez le laisser sur le quai de la gare de Dunkerque en lui disant qu'il n'y a plus de place pour lui ou alors vous allez lui dire de prendre un titre de transport au plein tarif en disant qu'il a pu venir à la plage pour 1 euro, en revanche pour repartir chez lui il va devoir payer 15 euros parce que les 140 places à 1 euro sont déjà prises ?

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Là, vous partez du principe que les clients vont décider le jour même, l'après-midi, d'acheter leur retour, non. ÉTER c'est une opération, les clients savent très bien que c'est quelque chose qui s'anticipe. D'ailleurs, ce n'est pas pour rien que cette semaine on a reçu beaucoup d'appels de clients sur ÉTER. On va avoir beaucoup de clients qui vont venir dans nos gares pour demander des informations sur l'opération. Nos clients vont venir dans les 21 gares qui sont encore à l'écran pour l'acheter et c'est bien ce que tous nos agents, nos agents CRC, nos agents à distance, tous nos agents relation client vont expliquer, c'est le nouveau principe de ce dispositif, en disant qu'il faut qu'ils achètent leur billet aller, mais aussi leur billet de retour et qu'ils l'anticipent comme ils le faisaient auparavant en anticipant toujours longtemps à l'avance l'achat de leurs billets ÉTER. Cette nécessité d'anticipation n'est pas nouvelle. C'est le principe d'ÉTER, c'est que le nombre de titres est limité, ils savent qu'ils doivent s'y prendre longtemps à l'avance. Je pense que tout le monde a en mémoire les longues queues qu'on a les premiers jours de vente d'ÉTER dans nos agences.

M. HOUEL, CGT

Je me permets de rebondir, il faut savoir que les gens étaient au courant parce qu'à l'époque il y avait quatre week-ends TER/MER donc ils étaient ciblés là-dessus. Là, tous les jours, suivant la météo, ils vont pouvoir décider d'aller ou non à la plage parce qu'il fait beau sur ces 42 journées. Le contexte est totalement différent. Ça ne se prépare pas comme ça pouvait se faire les autres années. Là, c'est de se dire qu'on mange le soir, on regarde la télé, la météo, ils annoncent du beau temps demain, on pourrait aller à la mer. C'est comme ça que cela va se passer, j'en suis certain. La journée d'hier n'était pas étiquetée ÉTER et ça a été une catastrophe, je vous le dis, une catastrophe. D'autant plus que ces 140 places, on part sur les 280 donc 140 de 5h00 à 9h00 ou 9h00 et au-dessus et à l'inverse, donc au retour, vous allez filtrer les usagers à l'entrée de la gare pour savoir si leurs titres de transport correspondent bien aux 140 places disponibles à ce tarif-là ?

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Première chose, déjà, c'est que l'incident d'hier dont vous parlez, parce que vous en avez beaucoup parlé, il y a effectivement eu l'incident d'hier, je ne sais pas si vous l'avez commenté ou pas. Les conditions étaient très particulières donc il y a eu des échanges au niveau de l'ERC avec la SUGE pour effectivement travailler à ce que ce type d'incidents ne se renouvelle pas. Avec des conditions particulières, une nouvelle fois. Ensuite, par rapport à cette clientèle, bien sûr que nous allons prévoir des dispositifs d'accompagnement et en fonction du besoin sur les tranches horaires sur lesquelles on attend le plus de personnes parce qu'encore une fois ça sera beaucoup plus contenu que d'habitude, il y aura des dispositifs de filtrage qui seront mis en place, oui. Après, ils ne seront pas systématiques parce qu'il n'y aura pas besoin qu'ils soient systématiques. Par contre, il y aura bien, en fonction du besoin identifié, là où il y aura le plus de flux, on mettra des moyens pour accompagner au mieux les clients ÉTER et pour faciliter le travail des équipes sur place.

M. HOUEL, CGT

Quand vous vendez un billet aller, il faut systématiquement vendre le billet retour pour que l'utilisateur sache qu'il a une place disponible à telle heure dans tel train pour rentrer et une place à 1 euro.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Ce que vous dites là, c'est quelque chose... le contingentement par train, comme on le fait, ne peut pas se faire en aller-retour. Dans ce cas-là, on ne pouvait pas maîtriser la distribution. Sinon on restait sur l'ancien système et dans ce cas-là on ne pouvait pas proposer à l'Autorité Organisatrice, et donc à nos clients, un ÉTER lissé comme je vous le présente. Oui, vous avez raison, si jamais on avait pu continger l'aller-retour, il aurait été souhaitable de le faire, mais c'est quelque chose qu'on ne peut pas faire. Encore une fois, il faut imaginer que c'est quelque chose qu'on a dû... Dieu sait que l'entreprise a montré des capacités d'adaptation formidables à tout niveau dans cette crise sanitaire et sur cette opération. Il a fallu, en quelques semaines, se réinventer complètement et on le fait en tirant le meilleur de nos outils, mais nos outils ne permettent pas de faire un contingentement aller-retour.

M. HOUEL, CGT

Oui, mais je ne comprends pas pourquoi on ne peut pas faire ce contingentement aller-retour.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

C'est quelque chose de technique. Croyez bien qu'on a essayé et ce n'est pas possible. Ce n'est pas possible avec nos outils aujourd'hui. C'est quelque chose sur lequel on va travailler en développement au niveau national, mais qui n'existe pas aujourd'hui.

M. HOUEL, CGT

Les week-ends des années précédentes, il y avait des TER spécifiques étiquetés TER/MER, mais il y avait aussi des TER classiques accessibles TER/MER et il n'y avait pas ce problème-là.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Je vous prie, s'il vous plaît, de me faire confiance. En fait le principe de contingentement, une vente contingentée c'est une vente où l'on maîtrise exactement le nombre de titres qu'on peut mettre ou qu'on met en vente pour un titre donné. Ça, c'est quelque chose qu'on ne faisait pas. C'est la première fois qu'on le fait sur ÉTER.

M. HOUEL, CGT

Écoutez, je vais faire quelque chose, si j'ai du temps libre de temps en temps sur mes congés, j'irai vers 17h00 en gare de Dunkerque et je ferai des photos et des vidéos et je vous les enverrai, mais prenez bien au sérieux les craintes que j'émetts parce que je ne suis pas médium, mais je suis quasi persuadé que ça ne se passera pas forcément comme on le souhaite.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Écoutez, croyez bien que nous avons échangé largement avec les équipes terrain, que nous avons étudié train par train, pour que cela puisse être mené dans les meilleures conditions.

M. WATTEBLED, Secrétaire

J'avais quelques questions sur le document. De par cette discussion, encore une fois on s'aperçoit qu'on a un projet ficelé qu'on nous présente et qui est déjà prêt à l'emploi. Malgré les remarques qu'on fera aujourd'hui, je pense qu'aucune ne sera prise en compte. Je rejoins mon camarade Christophe, nous sommes très inquiets quant au fonctionnement. D'autant que ce matin il y a un article dans La Voix du Nord qui explique cette opération et en même temps il y a des prix à 1 euro, il y a des prix à 2 euros, bref, c'est très imbuvable. Simplement, le point d'avant, c'est déjà la deuxième fois qu'on n'a pas les données commerciales donc si vous avez une explication à cela. Je sais bien qu'il y a moins de ventes en ce moment, mais on aimerait bien quand même avoir cela. Après, je finis simplement là-dessus. J'ai des incompréhensions dans le document. Par exemple, qu'est-ce qu'une gare Mobileo ? Je ne sais pas ce que c'est qu'une gare Mobileo. Après, la gestion des flux, sur le papier c'est bien, mais sur le terrain, ce sera bien plus compliqué. Je ne vais pas refaire l'explication que vient de faire Christophe HOUEL, mais on vous met vraiment en garde parce que derrière ce sont les agents qui seront dans les trains et sur le terrain qui vont devoir gérer ces flux sans moyens supplémentaires. Là où vous avez su mettre des moyens supplémentaires ou mettre un contingentement pendant la période COVID avec les contremarques, vous n'êtes pas capables de le faire pour l'ÉTER. Le TER/MER, à l'époque, c'était identifier les week-ends, maintenant ce n'est plus identifier, c'est tous les jours et ça va être illisible pour l'ensemble des usagers qui, je le rappelle, ne sont pas des clients. Après, c'est 210 000 billets a priori qui seraient en vente. Où ? Comment ? On a vu, dans La Voix du Nord, il y a l'explication des gares qui seront vendeuses, mais moi une gare Mobileo, je ne sais pas ce que c'est. Depuis quand est-ce que ça existe ? Je ne sais pas. J'attends ces réponses-là. Merci.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Écoutez, je vais tâcher de répondre. Je vais commencer par les notions effectivement de données commerciales. Les données commerciales, vous m'en excuserez, effectivement on n'a pas de données dites FC 12 K, c'est en fait le système de données qui nous permet d'avoir des données de fréquentation et de recettes SNCF. Compte tenu du changement de système, il faut que vous sachiez que le système de comptabilisation du trafic et des recettes va évoluer dans les mois à venir. et c'est pour ça qu'à l'heure d'aujourd'hui, on n'a pas de données depuis le début de l'année. Néanmoins, je peux vous dire, si c'était votre interrogation, que l'ordre de grandeur de ce que nous avons sur les derniers mois, sur le mois d'avril, nous avons eu un niveau de recettes qui est inférieur à 500 000 euros alors que normalement nous aurions dû être sur 18 millions d'euros. Sur le mois de mai, on est à un peu plus de 1 million d'euros sur les à peu près 18 millions d'euros également. Ça vous donne juste l'ordre de grandeur. Donc ça me permet de rebondir sur l'autre point, les actions commerciales, aujourd'hui on est dans une phase, on va dire 2, de déconfinement puisque nous avons, lors de la phase de reprise du 11 mai avec un plan de transport

qui a progressé en plusieurs phases, essayé de contenir les flux voyageurs avec la mise en place, en l'espace d'un temps extrêmement bref, de ce système de coupons que vous rappeliez, qui permettait là aussi de continger. L'intérêt de ces coupons c'est de continger, de maîtriser, sur les trains la vente de titres. C'est exactement la même philosophie que ce que l'on va poursuivre avec ÉTER. Nous avons essayé de recommander aux clients qui pouvaient être en télétravail de ne pas utiliser le train, c'est ce qu'on a fait au début. Là, on est dans une nouvelle phase où on a aujourd'hui un plan de transport qui est à presque 80 % du plan de transport et on a des recettes qui restent très, très loin du nominal, on est compris entre 30 % et 40 % sur le mois de juin. C'est extrêmement faible, c'est extrêmement préoccupant. C'est une préoccupation qui doit tous nous interpeller. C'est dans ce cadre que nous avons lancé depuis vendredi un ensemble d'actions commerciales, donc ces actions commerciales ont fait l'objet de l'article de La Voix du Nord que vous mentionnez. Elles sont nombreuses, certes vous êtes passé rapidement, vous avez regardé ÉTER, mais on a des actions commerciales qui s'adressent aux clients les plus fidèles, nos abonnés permanents, autrement dit les TAPAS. L'abonné qui est abonné permanent entre Saint-Omer et Lille, la même chose entre Noyon et Paris Nord, ces abonnés-là vont pouvoir, durant les deux mois d'été, avec leur abonnement permanent, voyager où ils veulent partout en TER.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur ROBIN, excusez-moi de vous interrompre, mais on ne parle pas de ces usagers, on parle d'ÉTER. Moi, l'article que je lis, il parle d'ÉTER. Après il parle d'autres choses, oui.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Non, il parle de tout.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Vous nous présentez un document qui concerne ÉTER, ce n'est pas un document clients fidèles ou je ne sais quoi.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Je réponds à votre remarque me disant « qu'on n'y comprenait rien », c'est que vous n'avez pas souhaité regarder, mais passons. Je faisais la remarque sur la nécessité de relancer l'activité commerciale. Ensuite, ÉTER Mobileo : Mobileo c'est un nouvel outil de distribution que nous déployons. Nous avons commencé à le déployer l'an passé avec succès à Lille Flandres puisque la majorité des titres ÉTER l'an passé ont été vendus avec Mobileo. L'expérimentation a été très concluante et du coup nous avons décidé de l'étendre à 21 gares sur le territoire, c'est derrière le guichet, l'agent vend avec un... Mobileo, c'est très simple d'usage. Ça s'appuie en termes d'équipement, c'est une tablette avec derrière un clavier dans le cas de saisie d'un code carte bleue et avec une petite imprimante Bluetooth qui est la même que celle de l'outil COSMO qui est utilisé par nos personnels ASCT. C'est quelque chose qui est en cours de déploiement avec toutes les équipes des UO et des DL.

M. WATTEBLED, Secrétaire

D'accord. Donc suite à votre réponse, Monsieur ROBIN, j'interpelle Monsieur RABIER pour savoir à quel moment on nous a présenté cette nouvelle technologie en instance CSE.

M. RABIER, Président

Je n'ai pas souvenir que nous l'ayons présenté en instance CSE. Peut-être que cela a été fait, mais pour moi ce sont plus des conditions de travail. Si on devait le présenter, comme vous dites, c'est plutôt en CSSCT Service. Cela touche les personnels de vente. C'est un outil, si vous voulez, c'est comme quand nous avons été amenés au plus fort de la crise, ce qu'a rappelé Thibaut ROBIN, quand il fallait un coupon. Je me souviens, je crois que c'était Creil, pour faciliter pour certaines personnes qui étaient en difficulté avec le digital, l'octroi d'un coupon. C'est un outil comme il y a des outils de partout, dans tous les métiers depuis maintenant plusieurs années. Je ne sais pas si cela nécessitait une présentation, même en Commission. Moi, je n'ai pas eu de remontées particulières sur des difficultés liées à cet outil, c'est tout. Après, s'il y a une demande de la CSSCT Service pour qu'il y ait un échange là-dessus, on n'y voit pas d'inconvénients a priori.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur RABIER, après j'arrête, on n'est pas en débat interactif, mais il y a juste un article du Code du travail qui stipule que l'introduction de nouvelles technologies, tout aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail doit être présenté en CSE. Là, la présentation succincte, si on ne la demande pas, on ne l'a pas, mais gare Mobileo, moi, je ne sais pas ce que c'est. Si on met en place, on introduit de nouvelles technologies, ça doit nous être présenté en CSE. C'est formel. On ne peut pas mettre n'importe quoi, n'importe quand parce qu'on a envie, parce que ça fonctionne. Il faut une présentation, on sert au moins à cela. On voit bien par là qu'on est juste une chambre d'enregistrement. Donc nous devons justement être consultés sur une introduction de nouvelle technologie.

M. RABIER, Président

Ok, j'ai pris note de la demande, on va l'instruire en lien avec les équipes de Thibaut ROBIN. Après, ce sont les débats que nous avons régulièrement sur les évolutions, les outils, les conditions de travail... c'est cette notion d'importance au fond qui à chaque fois fait débat. Qu'est-ce qui est important et qu'est-ce qui ne l'est pas ? À partir de quand on doit faire une consultation ou pas... ce sont les débats perpétuels, j'ai envie de vous dire, y compris d'ailleurs avant quand c'était les autres instances CHSCT et CE. Tout cela n'a pas franchement évolué. Après, j'entends qu'il y a une demande, on va regarder après ce CSE comment on peut l'instruire.

M. SMAGHUE, CGT

Bonjour à ceux qui ne m'ont pas entendu. Je rebondis aussi avant tout projet on doit être consulté au préalable par la seule instance qui est le CSE. Même ce projet ÉTER, et il y a tellement de projets.

Je ne sais pas si on en a parlé en CSE avant mi-mars où le projet était à ses débuts (donc au préalable) on vient donc de l'entendre, en cours d'élaboration puisqu'il était en discussion avec le Conseil régional.

Ensuite, je vois dans le document les gares humanisées, je ne comprends pas, ce n'est pas « humanisées » qu'il faut employer vraiment en fait. Ce sont des machines qui donnent des billets, je n'ai pas tout compris.

Après, sur la réaction de Christophe par rapport aux gares, je suis quand même étonné que les gares humanisées ne soient pas près de la mer puisqu'il y a 80 % ou 70 % des trains qui vont vers la mer et sur la côte il n'y a aucun "truc" humanisé. En plus, je m'interroge fortement dans le contexte dans lequel nous sommes avec la pandémie, on a des problèmes en gare, on en voit beaucoup et vous avez baissé le nombre de vendeurs, il me semble. Je pense qu'avec le contexte de pandémie et en plus avec votre projet ÉTER, il faudrait plutôt augmenter le nombre de vendeurs dans les guichets dans les gares et même dans les gares côtières. Il faut éviter les longues files d'attente Voilà ma réaction en un mot. Par contre j'ai encore entendu « clients », Monsieur ROBIN, on parle bien d'argent public avec l'AOT et on est une entreprise publique donc c'est « usagers », merci.

M. RABIER, Président

Ok. Je prends la parole avant de la laisser à Thibaut sur cette histoire de présentation. On a eu le débat entre nous et ça a été compliqué avec l'Autorité Organisatrice, pour être complètement transparent avec vous, puisqu'il y avait différentes options possibles, le maintien de... on savait, par le passé, qu'il nous paraissait, nous, très clairement, pas la bonne option, des trains spéciaux et cette affluence massive qu'on a tous en tête. Ces trains indiqués dans le type de transport final. Voilà comment on fait, comment on le présente, donc on a fait ce choix d'en dire deux mots parce que ça a été arrêté assez récemment, la manière de traiter ÉTER cette année en lien avec la crise sanitaire. La deuxième question, il n'y a pas de baisse du nombre de vendeurs. Il y a une convention qui a été validée à la fin de l'année dernière, en octobre. Elle a maintenu un certain nombre de choses, des attentes en matière d'accompagnement de trains et de vente, qui font que cette convention est un peu d'ailleurs différente de beaucoup d'autres sur le territoire français. Nous, on n'a pas de baisse de nos vendeurs. En revanche, ce qui est clair c'est que comme les plans de transport, les rehaussements successifs du plan de transport depuis le 11 mai ont été indiqués tout à l'heure, il y a eu aussi une réouverture progressive des différents points de vente en commençant, vous l'avez compris, par les gares principales et ensuite par capillarité. Je ne sais pas à quel moment on aura complètement fini le truc. On vous donnait d'ailleurs régulièrement les nouvelles gares qui rouvraient au fur et à mesure. Le but c'est de retrouver, dans des délais raisonnables, la force de vente normale avec les guichets qui sont prévus dans la convention. Il n'y a pas de nouveautés liées à ÉTER. Il n'y a pas de lien avec une éventuelle baisse de vendeurs ÉTER.

M. SMAGHUE, CGT

J'ai dû mal m'exprimer, mais le contexte pandémique c'est aussi la distanciation et dans les guichets et les gares, ça va être un sacré foutoir. C'est quelque chose qu'on subit aujourd'hui, avec en plus les trains ÉTER, je pense que ça va être un sacré problème aussi.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

En tout cas, sur effectivement les gares, comme l'indiquait Raphaël RABIER, on a depuis le 11 mai réouvert progressivement, en fonction des possibilités qu'on avait



avec nos agents, les gares sur l'ensemble du territoire. Aujourd'hui, il n'y a plus que quelques gares TER du territoire qui ne sont pas réouvertes. Un nombre très faible, il y en a moins de dix, donc c'est quelque chose de très positif et qui permet d'accueillir nos clients sur un nombre important lissé de gares. Quand on parlait de gares Mobileo, ce sont des gares qui derrière les guichets, qui ne vendent pas un titre par l'outil PVM, donc l'outil Mosaïque, postes de vente Mosaïque, mais par un autre outil à côté qui est l'outil Mobileo, c'est tout, mais cela se passe exactement de la même manière. C'est-à-dire que pour le vendeur, le geste agent est finalement très proche, on doit lui présenter la manière de vendre sous Mobileo sachant que c'est quelque chose qui est très facile, très intuitif.

Mme BOUKREDIA, CGT

Bonjour à tous. Monsieur ROBIN, j'ai une question par rapport à Mobileo. Vous dites que vous allez doter de tablettes les gares qui sont sur la carte. Donc c'est tous les vendeurs qui vont avoir cette tablette, ça sera un guichet dédié. Va-t-il y avoir des formations ou présentations succinctes ? Une demi-journée, une journée ? Quand vous dites que ça ne change pas grand-chose pour le vendeur, c'est votre interprétation et pourquoi ce n'est pas par le Mosaïque puisque vous voulez le faire faire au guichet, donc pourquoi est-ce que vous ne nous donnez pas la possibilité de le faire via Mosaïque puisqu'on a un pavé vente régionale où il y a pas mal de choses donc pourquoi est-ce que cette offre n'est pas proposée sur Mosaïque ? Je voulais revenir aussi sur l'anticipation. Je rejoins mes collègues, pour être sur le versant extrêmement au sud du TER Hauts-de-France, l'anticipation avec le COVID-19, vous ne l'aurez plus Monsieur ROBIN. Là, il va falloir que vous enregistriez cette donnée. Aujourd'hui, les gens se sont retrouvés à devoir improviser du jour au lendemain leur organisation de vie, leur organisation du travail, leurs congés ont été annulés, décalés. Donc quand vous dites que les gens anticipent beaucoup, peut-être il y a quatre ou cinq ans, mais plus maintenant. Pour avoir expérimenté les ventes avec les coupons qu'on avait dans certaines gares dans la Picardie, les gens arrivaient de la banlieue parisienne parce qu'ils en avaient entendu parler ou lu dans les journaux et ils essayaient de les avoir la veille pour le lendemain quand il nous en restait. Je rejoins mes collègues qui vous disent « attention » quand vous parlez d'anticipation. On ne doit pas avoir la même définition. Donc j'aimerais bien que vous me donniez plus de précisions sur Mobileo et, comme l'a dit Xavier précédemment, comme c'est une nouvelle technologie, j'aimerais avoir plus d'informations. Vous nous donnez un outil dont on n'a pas entendu parler. En plus, cet outil, vous êtes en train de nous dire que c'est un outil avec lequel on peut se déplacer. Donc je rejoins une remarque qui a été faite sur la messagerie par un collègue : qu'attendez-vous de cet outil par la suite ? Ce sera tout pour moi.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

En termes d'organisation d'usagers, effectivement vous avez raison sur les coupons de nos abonnés domicile-travail qui ont constitué la très grande majorité de nos clients sur le mois de mai et encore aujourd'hui. Là, ce sont beaucoup des navetteurs qui réservaient parfois et nombreux le jour même leur titre. Là, cette clientèle-là sait qu'il y a un nombre limité de places, parce que c'est la réalité, ces titres à 1 euro sont limités en nombre. C'est à ce titre-là qu'ils sont extrêmement attractifs. Ça veut bien dire que, quelle que soit l'origine, la personne qui veut par exemple depuis Aulnoye aller se faire une journée à la mer, c'est un long trajet, normalement c'est un prix pour

aller sur le littoral qui est important, trop important pour cette clientèle. Là, elle peut y aller pour 1 euro et ça nous fait penser qu'elle anticipera, peut-être moins, qu'importe puisque le nombre de places est contingenté. Ensuite, en ce qui concerne la question du PVM. C'est intéressant parce que le poste de vente Mosaïque, effectivement il permet beaucoup de choses. C'est l'outil référence qu'on a aujourd'hui pour la vente dans nos guichets. Sauf que ce poste de vente Mosaïque ne permet pas de faire de ventes contingentées. C'est pour ça que, souhaitant pouvoir vendre un nombre de titres limités, puisque vous semblez connaître les éléments de vente, il ne vous aura pas échappé que les années précédentes, les titres ÉTER qui étaient vendus derrière les guichets, quels que soient ces guichets sur le territoire, ils n'étaient pas vendus par le poste Mosaïque. Ils étaient vendus avec des tickets tombola. C'est quelque chose qui était extrêmement lourd pour les agents en termes d'organisation, de logistique, c'est vraiment quelque chose, tous les ans on avait des retours extrêmement négatifs sur cette logistique. Donc le PVM, le poste de vente Mosaïque, ne permettant pas de faire cette vente contingentée, nous avons utilisé ce qui était disponible et l'outil Mobileo, c'est un outil sur lequel il est possible de faire de la vente contingentée de la même manière qu'il est possible de le faire sur un DBR, qu'il est possible de le faire sur la vente en ligne. C'est pour cela qu'on a utilisé les possibilités. Si vous voulez, la démarche a été de se dire qu'il y avait un enjeu, compte tenu de la crise sanitaire, qu'il n'était pas possible de proposer qu'une opération ÉTER traditionnelle soit réalisée avec des trains spéciaux. Raphaël RABIER, quelque part l'a exposé, mais effectivement l'Autorité Organisatrice a jusqu'à il y a peu, et quand je dis « peu », c'est jusqu'en début de semaine, souhaité qu'on maintienne le principe de trains spéciaux. Nous, pour éviter l'affluence, nombre de clients sur des trains spécifiques avec quasiment que des clients ÉTER à l'intérieur, nous avons tenu à une cohérence d'un projet sur lequel on lissait les flux. Par rapport à Mobileo, ça a été une opportunité. C'est-à-dire qu'on avait cet outil qui est une opportunité pour pouvoir contingerer et maîtriser la distribution.

Mme BOUKREDIA, CGT

Monsieur ROBIN, le contingentement existe via Mosaïque puisqu'on vend du TGV.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Pas sur TER.

Mme BOUKREDIA, CGT

Alors, précisez que c'est TER qui n'est pas capable de le mettre en place.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Il ne vous échappera pas que TGV est avec réservation.

Mme BOUKREDIA, CGT

Il n'y a rien qui m'échappe sur la vente, Monsieur ROBIN, parce que je suis encore à la production et donc, je vous le dis, on peut encore faire du contingentement, c'est vous qui n'êtes pas capable de le faire, c'est tout.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Je ne peux pas vous laisser dire cela.

Mme BOUKREDIA, CGT

J'entends sur l'outil, c'est une opportunité pour vous. Moi, je suis perplexe sur l'utilité que vous allez en avoir, c'est tout.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Par rapport à votre remarque quelque peu déplacée, il ne vous échappera pas que le principe des ventes INOUI, TGV, est avec réservation et que nos trains TER n'ont pas de places avec des numéros et réservations à bord. On est sur du masse transit qui n'a rien à voir avec le système TGV. Ensuite, par rapport à l'outil Mobileo, il est en cours de déploiement, de présentation aux agents, et encore une fois on s'appuie sur une expérimentation qui a été réalisée l'an passé pour vendre auprès des mêmes clients ÉTER à Lille-Flandres. Lille-Flandres étant de loin le premier lieu de vente des titres ÉTER et ça s'est très bien déroulé.

M. LAMBERT, SUD-Rail

On avait posé pas mal de questions, toutes OS confondues, sur l'organisation d'ÉTER il y a pas mal de temps lors des points COVID. On voit au niveau des débats qu'il y a quand même pas mal de sujets. Là, c'est présenté, c'est mis en place d'ici quelques jours, donc tout est ficelé et rien ne changera. Donc moi je n'ai qu'une seule question : quels moyens allez-vous mettre en place pour que ce que vous avez prévu se passe du mieux possible dans les gares qui seront concernées par ÉTER ? Terminé pour moi.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Sur la notion du délai, je comprends, les titres vont être mis en vente à partir du 6 juillet et le dispositif est ficelé, heureusement qu'il est aujourd'hui ficelé. Il faut avoir en tête que, dans cette situation de crise, les échanges avec l'Autorité Organisatrice ont eu lieu, pour être transparent avec vous, cette semaine encore. C'est-à-dire qu'on a fait évoluer le document que vous voyez à l'écran ; la dernière mise à jour date de lundi. C'est lundi qu'on a eu les dernières informations et il y a même des éléments techniques qu'on a dû modifier pas plus tard qu'hier. Je pense qu'on se doit, l'attente de l'Autorité Organisatrice, c'est qu'on soit réactif, qu'on soit capable de s'adapter à cette crise et je pense que c'est ce que nous avons fait et l'Autorité Organisatrice a aussi été dans le sens de nos préconisations. Je tiens encore à dire que l'Autorité Organisatrice aurait pu prendre la décision de maintenir les trains spéciaux et qu'on peut se réjouir qu'elle ait accédé à notre conseil, qu'elle ait compris que ce n'était pas une bonne idée. Sur les moyens, il y a actuellement des échanges au sein des UO, des équipes, pour identifier sur les trains donnés, les tranches horaires données, une nouvelle fois, quels sont les dispositifs, notamment en filtrage, qui devront être réalisés. Je pense notamment à Lille-Flandres, à Amiens, parce que ce sont sur ces gares-là qu'on aura un besoin pour s'assurer que les clients sont munis de leur titre de transport, on s'assurera bien également qu'ils ont acheté leur retour. Après, c'est quelque chose qu'on étudie pour faire en sorte de minimiser au maximum le risque d'affluence, d'incidents, puisque c'est quelque chose qu'on ne souhaite pas. Encore une fois, le fait que ce soit lissé, c'est-à-dire qu'il faut avoir en tête qu'avant on avait des trains bondés de clients ÉTER sur quatre week-ends. Maintenant, ils sont lissés, donc moins bondés. Après, ce n'est pas pour autant qu'on ne prend pas le sujet très

sérieusement et qu'on ne va pas mettre en place des dispositifs spécifiques pour accompagner les clients.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Quand serez-vous en mesure de nous présenter cela, d'envoyer aux élus CSE le dispositif qui sera mis en place ? S'il vous plaît.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Le dispositif est travaillé UO par UO, ce n'est pas moi qui vais vous le présenter. Ce sera travaillé et échangé avec les équipes et c'est quelque chose qui pourra évoluer parce que ce qui sera important c'est aussi d'être capable d'apprendre de ce qu'il se passe dans les premiers jours pour faire varier, ça ne va pas être un dispositif figé. Donc je ne pense pas qu'il soit opportun de présenter un dispositif figé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons encore trois demandes de parole : Madame BASSEZ, Monsieur HOUEL et Monsieur LENFANT.

Mme BASSEZ, CGT

Sur la partie Mobileo, effectivement il y a pas mal de choses que je voulais dire qui ont été dites. Juste une petite précision, les vendeurs vont-ils être formés ? Pour en avoir discuté de manière générale avec quelques vendeurs de deux guichets qui sont repris dans votre carte, donc qui font de la distribution, ils ne sont pas du tout au courant pour Mobileo. On n'est quand même pas très loin de l'échéance donc on peut... En tout cas, les vendeurs avec qui j'en ai discuté ne sont pas au courant. Effectivement, il y a une inquiétude : qui va se servir de cet outil que nous ne connaissons pas et qui ne nous a pas été présenté. Ensuite, pour l'organisation, lorsque nous avons le dispositif classique avec les trains spéciaux. Les ASCT, les agents d'escale, étaient nécessairement avisés et connaissaient les problématiques inhérentes à ce genre d'opérations. Nous saluons d'ailleurs le fait que le dispositif soit de manière générale maintenu. C'est quelque chose qui tient beaucoup à cœur à la CGT. Mais, au niveau de l'organisation, comment les commandes de personnel vont-elles être mises en place ? Parce que, par exemple, historiquement on ne met pas de CDD seul sur un train ÉTER. Il y a plein de raisons différentes à cela. Ce sont quand même des trains avec souvent des usagers qui n'ont pas spécialement l'habitude de voyager, il y a plein de problématiques différentes que nous allons retrouver cette année. Peut-être avec moins de concentration que les autres années, mais les problématiques resteront globalement les mêmes. Donc qu'en est-il des commandes des ASCT ? Comment les agents, de manière générale, de la relation client seront-ils avisés du fait qu'ils ont un contingentement ? C'est une question quand même assez pragmatique. J'ai du mal à concevoir l'utilisation de Mobileo. Comme l'a dit Fatima, Mosaïque offre cette possibilité sur le contingentement puisqu'on sait le faire pour les TGV donc ça veut dire que l'outil, apparemment, peut le faire. Donc on se demande ce qu'il y a derrière ce problème.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Delphine. Thibaut, si ça te va, nous allons prendre les deux autres demandes de parole puis tu feras une réponse globale après.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

D'accord.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

J'ai du mal à comprendre. Les autres années, on savait pertinemment que les week-ends TER/MER, les trains spécifiques allaient être bondés, quelle que soit la météo. Malheureusement, même quand il pleuvait les gens essayaient d'aller à la mer avec les enfants. Aujourd'hui, 42 journées étalées sur deux mois, les gens ne vont pas réserver forcément leurs billets bien à l'avance. Ils vont attendre de voir le temps prévu par la météo et compagnie. Aujourd'hui, on est dans l'incapacité de dire si le train au départ de Dunkerque de 18h12 sera bondé ou pas, on ne le sait pas. Hier, le 19h12, personne ne pouvait prévoir qu'il allait y avoir une centaine de jeunes qui auraient voulu monter dans le train alors qu'il n'y avait plus de places et compagnie. J'ai beau essayer de retourner le problème dans tous les sens, je ne comprends vraiment pas comment vous allez faire les jours de plein soleil pour contingenter ces trains-là, mais prévoyez des bus. Il y a des moments, c'était très compliqué d'avoir des bus, mais prévoyez des bus pour rapatrier les usagers chez eux le soir parce que vous allez rester avec des centaines et des centaines d'usagers sur les voies, sur le quai et les agents d'escale vont s'en prendre plein la tête encore une fois. Cela va être très, très compliqué. Terminé.

M. LENFANT, SUD-Rail

Pareil, je rejoins la demande de Delphine sur comment les ASCT vont-ils être avisés du contingentement, du nombre de billets ÉTER qu'ils vont avoir à gérer sur leurs trains. Et, concernant Mobileo, j'ai eu une info ou une intox comme quoi certains DUO souhaiteraient que les ASCT vendent des billets en gare. Donc j'espère que c'est de l'intox. À vous de me confirmer cela, donc avec Mobileo. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Maxime. Une dernière question de Delphine et on fera la réponse de Monsieur Thibaut ROBIN après. Delphine.

Mme BASSEZ, CGT

Monsieur ROBIN, je n'ai pas trouvé la réponse dans le document et j'ai pas mal de coupures ce matin donc je n'ai peut-être pas entendu, à partir d'où se fait le contingentement ? Vous preniez justement l'exemple d'Aulnoye tout à l'heure, est-ce que la partie Aulnoye-Lille puis Dunkerque qui sera contingentée, mais est-ce que la partie Aulnoye-Lille sera elle aussi contingentée ? Parce que vu les horaires que vous donnez et vu les changements qu'évoquait tout à l'heure Fatima, cela fait 20 ans que je suis contrôleuse, on voit effectivement qu'il y a des changements de mentalité dans la façon de prendre les vacances de manière générale et d'autant plus dans la crise actuelle où effectivement certaines personnes ont dû annuler leurs congés... et donc en fait la coupure qu'on avait l'été dans les trains, du fait aussi de nouvelles tarifications... n'a plus vraiment lieu en fait. Vous avez quasiment les mêmes remplissages sur les trains de pointe. Donc je me posais la question, comment gérez-

vous justement la partie pour accéder en fait aux trains qui vont aller sur le littoral par la suite ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Delphine. À toi, Thibaut.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Sur la question du contingentement. C'est un contingentement à la destination et à l'origine. C'est-à-dire que les trains sur lesquels on aura potentiellement le plus de demandes, ce sont les trains qui vont le matin vers le littoral et qui en repartent dans l'après-midi et en fin de journée. En fait, le contingentement, dans l'exemple que vous preniez d'un Aulnoye-Lille/Lille-Dunkerque, c'est bien contingenté. En fait, on vend une place à destination de Dunkerque. C'est-à-dire que la personne qui achète, qui prend un Armentières-Dunkerque, il vient pendre dans le contingentement en place et la personne qui fait un Aulnoye-Dunkerque vient prendre une place. Sachant que le Aulnoye-Dunkerque, il achète bien un titre à 1 euro qui fait Aulnoye-Lille avec un train donné, un train désigné, avec un horaire donné qui est sur le titre de transport et après un Lille-Dunkerque. C'est pour ça, une nouvelle fois, qu'on dit qu'on prévoit sur la gare de Lille-Flandres, comme sur la gare d'Amiens, sur des tranches horaires données, des filtrages, des accueils, pour pouvoir guider ces clients qui seront en correspondance, en tout cas une partie significative des clients sera en correspondance. Questions sur Mobileo, il y a plusieurs questions sur Mobileo. Mobileo, c'est un outil digital qui finalement, dans le parcours client, est très proche de ce qu'on a sur l'application SNCF. C'est de la vente digitale comme chacun peut acheter, que ce soit à la Fnac ou sur Carrefour, et il est disponible sur tablette. On le déploie sur tablette parce que c'est quelque chose qui rend facile la lecture et qui est très pratique pour l'agent, mais il sera également disponible sur téléphone. Sur l'information, ça fait des mois qu'on a présenté l'outil aux animateurs relation client qui sont dans toutes les UO, les pilotes relation client sur les deux Directions de lignes sur le versant sud et il est prévu que ces mêmes personnes présentent l'outil, son fonctionnement. Exactement de la même manière que ce qui avait été fait l'année dernière à Lille-Flandres. On avait procédé de la même manière et encore une fois, si on le déploie cette année sur 21 gares, c'est parce que sur la principale gare qui est Lille-Flandres avec un nombre de vendeurs en plus qui est important, ça a été quelque chose qui était réussi. Pour ceux qui pourraient penser qu'un nouvel outil de vente ça va être compliqué, on a ici nos alternants de la Direction qui étaient venus prêter main-forte parce qu'à Lille-Flandres il y avait un flux important et en l'espace de 5 ou 10 minutes, ils avaient tout de suite réussi à vendre des titres ÉTER et étaient ensuite restés des demi-journées à les vendre. On sait que pour nos vendeurs qui sont aguerris à la vente, ça ne pose pas de difficultés pour utiliser ce nouvel outil. Ensuite, sur l'information des ASCT, des escales, sur les trains qui sont concernés. Avant, un ASCT qui conduisait un train ÉTER, il fallait effectivement, et c'était noté, qu'il soit au courant parce qu'avoir un train rempli de clients ÉTER, ce n'est pas la même chose que le client lambda. Sauf que là il n'en sera rien. Les titres ÉTER vont être répartis sur beaucoup de trains, sur un nombre très important de trains. J'ai pris l'exemple de Dunkerque volontairement, pourquoi ? Parce que si jamais je prenais l'exemple de la gare de Rue, sur les trains qui vont arriver à Rue, il y aura beaucoup moins de places et vous m'auriez dit qu'il y a des gares où il y en a plus. Oui, Dunkerque, c'est là où il y en a le plus. Mais la plupart des trains, c'est quelque chose

qui ne sera même pas vu par l'ASCT. Il croisera parfois sur les trains des clients et il se dira « tiens, ceux-là, à les regarder, c'est peut-être des clients ÉTER », mais en fait il y aura très peu de clients par train. Donc c'est pour ça que ça n'a pas lieu de modifier le comportement agent. Ensuite, le fait qu'il y ait des trains qui puissent être chargés, effectivement quand on va avoir de belles journées, on espère avoir un bel été parce que si on a un bel été ça veut dire qu'on va avoir des clients à bord de nos trains pour rejoindre le littoral notamment, pour aller aussi vers les destinations nature et ville parce qu'on en propose. Il y a 30 % de nos titres qui sont proposés sur ces destinations. Ça va être aussi sur d'autres clients parce que, comme je le rappelais, même si j'ai été coupé quand je présentais l'ensemble des opérations commerciales que nous proposons qui sont très nombreuses, très variées. Ce sont non seulement des clients ÉTER, quelques clients ÉTER qu'on va avoir dans nos trains, mais ce sont principalement les autres clients qu'on va avoir à bord de nos trains. C'est une bonne nouvelle si nos autres clients reviennent dans nos trains cet été. Sur les escales, l'information escale, parce que ça, effectivement, il faut que nos agents d'escale, notamment sur le littoral, sur les gares de Lille-Flandres et d'Amiens, là on va travailler effectivement dans le détail avec ces agents et avec les équipes pour bien identifier les trains et les répartitions attendues et on fera également l'analyse des retours d'expérience parce qu'il se peut qu'il y ait effectivement certains trains qui soient un peu plus chargés que d'autres. Dans ce cas-là, il faudra avoir une attention particulière. Après, on n'aura pas de trains bondés de clients ÉTER, c'est impossible. Pourquoi ? Parce que, comme je vous le disais, c'est contingenté. Même si, je comprends que dans l'esprit de tout le monde, tout le monde a à l'esprit ce qu'il se passait avant. C'est une autre opération qui a un autre fonctionnement avec un nombre limité de billets vendus par destination.

M. RABIER, Président

Merci beaucoup, Thibaut.

M. LENFANT, SUD-Rail

Excusez-moi, simplement 30 secondes, je ne sais pas si on a oublié ma question ou si c'est volontaire, les ASCT vont-ils devoir vendre des billets en gare avec Mobileo ?

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

En fait, Mobileo c'est un outil qui peut être utilisé dans différents usages. Là, on l'utilise derrière un guichet parce qu'il permet de faire de la vente contingentée, ce que ne permet pas le poste vente Mosaïque. Il n'y a aucune manipulation, aucune région ne peut vendre... on aimerait beaucoup que le poste Mosaïque puisse vendre du train contingenté, mais ce n'est pas le cas. Si une UO décide ou souhaite, en complément des dispositifs confiés à certains agents - que ce soit ASCT, escale - de vendre en mobilité, notamment dans la salle des pas perdus, sur un stand, de vendre des titres ÉTER, comme on le faisait avant parce que c'est exactement ce qu'on faisait avec les titres carnets, on faisait des stands dans nos gares, il peut le faire. Il n'y a pas de consignes, il peut le faire et quelque part c'est une manière de... les UO, les DUO et leurs équipes sont libres de trouver les meilleures solutions pour accueillir nos clients et leur vendre ces titres-là.

### M. RABIER, Président

Merci, Thibaut. Il est plus de 13h00 donc on va faire une coupure pour déjeuner. Le débat n'est pas clos, vous l'avez compris, puisqu'on a encore des travaux techniques qui se sont poursuivis cette semaine. Les échanges avec l'AO ont été vifs sur ce sujet-là. La position de la SNCF n'a pas changé. On n'a jamais dit qu'on ne voulait pas d'ÉTER. On a dit qu'on ne voulait pas d'ÉTER cette année comme cela se passait les années passées parce que cette crise du COVID nous oblige à éviter quand même ces trains bondés, mais nous sommes une entreprise de service public et nous sommes attachés à cette idée de permettre à des familles à petit budget, des familles plus défavorisées, d'aller quand même en famille passer une journée à la mer ou sur un autre site de notre territoire. Ça, ça n'a pas changé, mais on a quand même dû complètement revisiter le dispositif. D'où la proposition qu'on a défendue. Vous, vous êtes dans votre rôle. Quand j'entends que tout est fait, tout est ficelé... je ne partage pas vraiment. Vous avez exprimé beaucoup de doutes, vous avez exprimé les pièges dans lesquels il ne faut pas tomber, vous avez exprimé des sujets d'adaptation à l'outil... vous avez exprimé des recommandations, des problématiques de communication, tout cela on l'entend, on le note. J'en ai pris plusieurs lignes d'écriture. On va bien évidemment retravailler ces sujets-là avec le terrain, avec les dirigeants d'unité et avec la Direction marketing et ça commence, on l'a dit, mi-juillet. Donc votre intervention et cette présentation-là, on ne la fait pas parce qu'on doit le faire, on la fait parce que nous savons qu'à un moment donné, on n'est pas pétris de certitudes. On met en place un truc qui n'a jamais été mis en place, des dispositions techniques un peu difficiles même si j'entends que ça pose question et on va encore parfaire le système. La question à un moment donné, elle a été posée par Monsieur LAMBERT je crois, au fond comment on prévient un petit peu tout cela. On a tenté d'y répondre en disant qu'il faudra sans doute qu'en 42 jours les premiers éléments, peut-être qu'on va avoir des pièges et on les corrigera, un peu comme on l'a fait quand on a dû rehausser le plan de transport, qu'on a dû s'adapter. Moi, je suis plutôt dans cette idée que l'affaire n'est pas finie, qu'on va encore bosser le sujet et que les gens sur le terrain, les vendeurs... vont trouver les solutions pour qu'on soit au rendez-vous de ce moment. Je pense qu'on peut quand même se rejoindre là-dessus, toutes OS confondues, ce moment où je pense que la SNCF grandit avec un service public qui offre quand même des moments sympas pour les gens qui ne vont peut-être pas en vacances ailleurs. On s'était dit, avec le secrétaire, qu'il nous fallait au moins une heure de pause, donc il est 13h10, je vous propose de reprendre à 14h15 le cours de la réunion. Ce sera avec Monsieur MAGDA pour la partie production qui enchaînera sur l'initialisation d'un projet de planification de la commande... 14h15, s'il vous plaît.

### M. WATTEBLED, Secrétaire

Monsieur RABIER, simplement avant qu'on ne se quitte, il me semble qu'on n'a pas été au bout du sujet concernant ce point ÉTER. Si on pouvait reprendre au moins à 14h15 avec le restant des questions parce qu'on a quelques interrogations. ÉTER, ce n'est pas le COVID, ce n'est pas tout nouveau. ÉTER, ça existe depuis TER/MER donc on a une certaine expérience et on ne peut pas improviser là-dessus. Par rapport au débat qu'on vient d'avoir, on ne peut pas passer à un autre sujet comme ça. C'est une proposition que je fais, si on pouvait reprendre au moins à 14h15 avec le restant des questions et les derniers éclaircissements, ce serait bien.



M. RABIER, Président

Entendu. Donc 14h15, on termine le point ÉTER pour les dernières questions qui n'ont pas pu être traitées, mais on a eu quand même un débat que je considère qu'on n'a pas bâclé. Passer plus d'une heure sur ÉTER, ça le nécessitait, ce n'est pas le sujet, mais on ne pas dire qu'on n'a pas apporté des éléments de réponse en tout cas sur les principales questions. À tout à l'heure, bon appétit. Merci.

*Interruption de séance de 13 h 10 à 14 h 15.*

M. RABIER, Président

Il est 14h16, est-ce que tout le monde s'est reconnecté ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous sommes en train de regarder si tout le monde est reconnecté. Après ton introduction, il y a déjà une demande de parole de Monsieur SMAGHUE, Raphaël.

M. RABIER, Président

D'accord.

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Simplement, pour la délégation UNSA, Monsieur Jean-Jacques TOURNAY se reconnectera, mais il avait un autre entretien en début d'après-midi, à 13h30. Donc il se reconnectera après son entretien. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, Christian.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur RABIER, quand tout le monde sera connecté, j'aurai une courte intervention à faire si vous le permettez.

M. SERHANI, Relations Sociales

Avant Monsieur SMAGHUE ?

M. ROTOLO, RS CGT

Oui, c'est au nom des délégations.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, donc avant Fabien. Je pense que tu peux commencer Raphaël.

M. RABIER, Président

Nous reprenons le cours de notre CSE et donc je laisse la parole à Monsieur ROTOLO comme demandé.

M. ROTOLO, RS CGT

Vous êtes au courant, on va officiellement vous demander une interruption de séance, Monsieur le Président.

M. RABIER, Président

Un quart d'heure ?

M. ROTOLO, RS CGT

Un quart d'heure devrait suffire. Il n'y a pas de souci.

M. RABIER, Président

Il est 14h17 donc vers 14h30/14h32 on se reconnecte côté Direction et je demande à mes collègues donc de se déconnecter, merci.

M. ROTOLO, RS CGT

Je vous remercie, Monsieur RABIER.

*Interruption de séance de 14 h 17 à 14 h 39.*

M. WATTEBLED, Secrétaire

Concernant la suspension de séance, on vous demande officiellement, en instance et en accord avec toutes les organisations syndicales de nous proposer une consultation sur le sujet Mobileo qui n'était pas à l'ordre du jour d'aujourd'hui lors d'un CSE extra, à votre guise, mais le plus rapidement possible étant donné qu'a priori, l'info vient de tomber dans les chantiers, les agents ont reçu un explicatif de Mobileo, ce qu'ils n'avaient pas reçu avant et c'est une coïncidence heureuse ou malheureuse qu'elle tombe le jour où nous essayons, nous, d'en parler en CSE. On vous demande une consultation rapide sur le sujet Mobileo.

M. RABIER, Président

Mobileo, on parle de l'outil pour vendre les billets spéciaux avec les numéros de trains... pour les contingentements ÉTER tels que l'a expliqué Monsieur ROBIN. Moi, ce que j'en ai compris, je ne suis pas un expert en vente, c'est un outil qui permet de faire des choses et qui est fort utile pour l'opération ÉTER complètement revisitée cette année. Nous, en tout cas, on y tient à cette opération ÉTER, même si elle ne peut pas se faire dans les conditions habituelles. Nous, SNCF Direction, nous y sommes attachés et tout le travail qui a été fait par la Direction régionale et en lien avec l'Autorité Organisatrice le montre, même si ça a été compliqué d'aboutir à une formule acceptée de l'Autorité Organisatrice. Après, ça s'appuie sur des dispositions techniques qui, de ce que j'ai compris des explications qu'on a pu avoir ce matin avec nos échanges, nécessitent Mobileo. Sinon, effectivement, on peut tomber dans les pièges qui ont été évoqués, en particulier au tout début quand on parlait de ce sujet-là, par Monsieur HOUEL. Moi, je vais étudier, il faut que je voie de quoi on parle avec cet outil parce que je ne peux pas dire qu'il faut une consultation simplement parce que vous le demandez. Il faut qu'on vérifie, sur ces nouvelles dispositions techniques, technologiques, si oui ou non cela nécessite une consultation. Je ne suis pas contre qu'il y ait une information voire une CSSCT qu'on pourrait organiser. C'était quelque chose qu'on avait envisagé il y a quelques semaines, ça peut faire sens. Une consultation parce qu'on met en place Mobileo, je ne sais pas vous dire oui ou non à l'instant T. Il faut me laisser quelques heures que j'étudie le service, qu'on me l'explique et que je me fasse, en ma qualité de représentant de l'employeur, mon idée sur le sujet. À brûle-pourpoint comme ça, je dis bof. Je ne vois pas en quoi cette

disposition technique assez simple, telle que l'a dit Thibaut ROBIN, nécessiterait une consultation. On ne modifie pas les conditions de travail, les horaires, les emplois, je ne vois pas de lien fort nécessitant une consultation au sens d'un vote émis par les membres du CSE. Voilà ce que je peux dire à cette heure. Donc je ne peux pas vous donner une réponse immédiatement. Il faut me laisser au moins jusqu'à lundi pour l'étudier. Par contre si effectivement j'arrive à cette conclusion que finalement les dispositions du Code du travail... vu l'outil, une fois que je me suis rendu compte de ce que c'est, en lien avec les équipes de Thibaut ROBIN et des établissements, des lignes, oui ça nécessite effectivement une consultation, on la fera très rapidement parce que nous tenons à ce que cette opération ÉTER se passe dans de bonnes conditions à compter de la mi-juillet. Est-ce que c'est clair mon propos, Monsieur WATTEBLED ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

On entend, Monsieur RABIER, votre explication et on attendra votre retour. En revanche, l'édito qui a été envoyé tout à l'heure aux agents est très explicite et répondrait peut-être à vos interrogations parce que : « c'est l'heure de vous présenter notre réseau de distribution Mobileo et des astuces concernant ce nouvel outil ». Donc c'est bien un nouvel outil de distribution, donc on inclut une nouvelle technologie dans les chantiers pour les populations cheminotes et à ce titre, le Code du travail est très clair, ça oblige une consultation dans la seule instance qui reste, c'est-à-dire le CSE. On trouve très désobligeante la coïncidence malheureuse entre la discussion qu'on a avant de se quitter avant la pause repas et l'envoi aux cheminots de cet edito, de cette newsletter concernant Mobileo.

M. RABIER, Président

Je peux comprendre que cela pose question, je vais laisser Thibaut ROBIN s'exprimer, mais il n'y a pas de lien de cause à effet entre nos discussions sur ÉTER qui finalement a dérivé plus sur l'outil, qui est important pour la distribution... puisqu'il fait partie intégrante du projet, que sur les conditions de réussite de cette opération à laquelle on tient. Moi, je retiens aussi dans nos échanges qu'il y a des demandes de garanties, de fiabilisation, de comment on va être réactif si d'aventure il faut... voilà, il y a eu des éléments de réponse qui ont été donnés ce matin. Moi, vous me laissez lundi que je regarde cette adéquation entre... Je connais cette disposition, elle s'apprécie. Ce n'est pas parce que d'un seul coup vous changez tel ou tel outil que d'office il y a une consultation au sens juridique du terme. Ce qui ne veut pas dire qu'on ne doit pas en parler, qu'on ne doit pas développer, qu'on ne doit pas communiquer, qu'on ne doit pas expliquer aux gens, qu'on ne doit pas les former. En tout cas, c'est une pure coïncidence, je vous le garantis. Je laisse Thibaut ROBIN compléter.

M. ROBIN, Direction Marketing HDF

Effectivement, c'est une coïncidence et je note que c'est relevé et que c'est mal perçu. En fait, comme je le disais, les animateurs relation client sont présents dans toutes les UO, on a les pilotes relation client sur Directions De Lignes du sud, l'outil leur a été présenté de longue date, ça fait six à huit mois qu'on leur a présenté l'outil in situ, on leur a montré comme ça fonctionnait, ils ont vu que c'était quelque chose de très simple. Là, ce qu'il se passe c'est qu'on est dans une accélération du processus puisque l'Autorité Organisatrice a bien validé notre dernière proposition du dispositif

ÉTER parce qu'on était finalement aussi dans une situation à essayer de trouver des solutions pour que l'opération ÉTER puisse se tenir. Nous, ce qu'on souhaitait, c'était arriver à ce que l'opération ÉTER puisse se réaliser sur cet été parce qu'on y tient beaucoup et on sait que la très grande majorité de nos agents... c'est une opération à laquelle on tient collectivement et je ne doute pas que ce soit également votre cas. On a du coup besoin... on est dans la phase de déploiement de cet outil. Cet outil, ce que je peux dire quand même, c'est que la première fois qu'il a été déployé, en dehors de ce qu'il s'est passé l'année dernière, l'expérimentation à Lille-Flandres, j'en ai largement parlé, c'est qu'on l'a fait aussi quelque part de manière encore moins planifiée. On l'a déployé à Creil, je pense que c'était fin mai, vers le 25 mai, on a dû le déployer pour pouvoir y distribuer des coupons parce que le PVM ne permettait pas de distribuer des coupons. Ça a rendu service et là, c'est un outil qui doit rendre service. Après, s'il s'agit de faire une information, de vous présenter l'outil, il n'y aura bien sûr aucun problème pour que ce soit fait, pour lever tous les doutes. Surtout, parce que j'entends finalement dans les craintes, en tout cas c'est peut-être cela qu'il y a derrière, la peur de se dire que c'est quelque chose qui pourrait remplacer le poste vente Mosaïque, qui pourrait avoir un impact sur le schéma de distribution, en aucune façon. J'insiste, en aucune façon. Il y a un projet, je ne vais pas vous le cacher, le poste de vente Mosaïque c'est un outil de vente qui est vieillissant, qui est en fin de vie et il y a un projet de nouveau poste de vente Mosaïque qui remplacerait, il ne s'appellera plus Mosaïque, ce sera un autre, mais ce n'est pas Mobileo qui va le remplacer. Effectivement, j'ai regardé en même temps ce qu'a envoyé la personne de mon équipe qui participe au déploiement, parce que dans le déploiement des vendeurs qui vont devoir utiliser Mobileo, ils vont être accompagnés par des gens des UO et puis par des gens de l'équipe marketing qui se mobilisent pour cela dans les quinze prochains jours. Elle a parlé de « réseau Mobileo », c'était peut-être maladroit, mais c'est plus une façon de dire que finalement c'est une expérimentation qui est tendue et il pourrait y avoir, et c'est ce qu'on souhaite, c'est que ça puisse être utilisé dans d'autres cas dans d'autres gares. Cet été, ce sera 21 gares et encore une fois ça ne modifie en rien le schéma de distribution aujourd'hui et ça n'a pas vocation à le faire demain. Là-dessus, je veux vous rassurer. En revanche, il y a un point que j'ai entendu et sur lequel j'ai eu du mal à vous rassurer, c'est le fait que vous ayez des craintes sur la bonne adéquation du dispositif humain, même si je vous ai expliqué que c'était lissé sur 42 jours, qu'il y avait un principe de contingentement, sur le fait que ce soit bien adapté à la réalité de cette clientèle et pour la bonne réussite de l'opération. Moi, ce que je vous propose, c'est que je me rapproche de l'ERC Nord-Pas-de-Calais, des deux DL, notamment de Pascal GRÉBAUX, pour qu'ensemble on travaille tous les éléments du processus avec les équipes terrain, des UO, des DL, pour s'assurer, travailler ensemble à un dispositif qui lèvera les craintes et qui pourrait vous être présenté. Je pense que ça peut prendre la forme d'une CSSCT d'ici une semaine, dix jours maximum.

M. RABIER, Président

Je me permets de rebondir, Thibaut, sur ta proposition. En réfléchissant, en t'écoutant, il y a deux options. Soit, et on va étudier le sujet sous l'angle du Code du travail, vous l'imaginez bien, il est nécessaire de consulter et auquel cas on consultera et on devra le faire rapidement puisqu'on a compris que c'était mi-juillet et on en a besoin techniquement, ce n'est pas une vue de l'esprit, pour réussir cette opération qui est sous une autre forme cette année. Ça veut dire que là on organisera à ce moment-là

un CSE extra. Je n'ai pas d'autres choix que d'organiser cela et ça correspond d'ailleurs à votre demande première. Si d'aventure, et je rebondis sur ce que vient de dire Monsieur ROBIN, ce n'est pas nécessaire, c'est notre appréciation de représentation de l'employeur... Néanmoins, ce serait peut-être une bonne idée d'organiser une CSSCT sur ce point-là en amont de mi-juillet – c'est un processus qu'on avait imaginé il y a plusieurs semaines – permettant en tout cas de répondre aux questions à la fois techniques, présentation du dispositif Mobileo... et puis en même temps sur l'organisation en général puisque cela fait aussi partie des questions qui ont été posées dans les échanges tout à l'heure. Donc les deux options c'est soit nous décidons, mais laissez-moi jusqu'à lundi, d'organiser un CSE extra, donc ce sera fixé lundi début d'après-midi. Soit c'est à tout le moins, et je pense que ça peut faire sens, une CSSCT Service qu'on pourrait organiser. Est-ce que c'est clair ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui, pour nous c'est clair. Vous répondez à notre interrogation. On attendra lundi votre réponse. Après, sur la proposition de Monsieur ROBIN, c'eût été judicieux de le faire avant le CSE. D'ailleurs, quand on nous a expliqué, c'était lors d'un point COVID, que c'était ÉTER, on avait tout de suite demandé à ce que ce soit présenté. Ce à quoi Monsieur GUICHARD avait répondu favorablement. Par contre, nous, au-delà de la présentation, on a aussi un rôle et chaque année quand le TER/MER se mettait en place, il y avait toujours une réunion de concertation et il y a plus d'idées dans plusieurs têtes que dans une tête, c'est tout ce qu'on vous dit. Nous, on vous alerte, et je vous rappelle notre vœu premier, il est qu'ÉTER soit une réussite parce qu'il y a un aspect social là-dessous. Donc notre rôle n'est vraiment pas de fracasser ou d'être des empêcheurs de tourner en rond. Il faut vraiment enlever cette idée de la tête. Il est de surtout ne pas laisser les agents, les cheminots, dans les gares avec une population ÉTER pas habituée aux trains en pleine crise sanitaire avec le COVID. Donc il y a déjà des règles drastiques concernant le port du masque à bord des trains ou dans les gares avec une tension certaine dans les trains et en plus on y met ÉTER qui était habituellement tous les week-ends et qui maintenant sera tous les jours, sans organisation supplémentaire et en disant « on ira au fil de l'eau, on fera des REX ». Je vous rappelle qu'un REX c'est du curatif. Là, on a aussi un rôle de prévention. Le Code du travail existe toujours et les élus du personnel que nous sommes ont toujours des prérogatives, certes amoindries par rapport à ce qu'on a connu, mais elles existent toujours. C'est tout ce qu'on dit et on veut vraiment qu'ÉTER soit une réussite et je pense parler au nom de toutes les organisations syndicales.

M. RABIER, Président

En tout cas c'est clair pour moi, nous sommes animés de la même envie de réussir cette opération qui sera nouvelle puisqu'on ne l'a jamais produite sous cette forme et il y a une part, effectivement, d'inconnu dans le comportement, dans la fréquentation qu'on aura, est-ce que cela va intéresser autant les gens la semaine que le week-end avec les trains spéciaux... c'est vrai que ce sont des projections qu'on peut imaginer. Je peux volontiers partager avec vous qu'à 5h00 du matin, ce n'est sans doute pas là qu'on aura le plus gros de la fréquentation à 1 euro, mais l'idée c'était de montrer à tout le monde... C'est d'ailleurs un peu l'idée des prix Prem's, vous vous souvenez, à TGV il y a quelques années, ces tout petits prix, mais en petit nombre dans beaucoup de TGV, surtout dans les TGV les moins remplis. Là, on n'a pas eu cette stratégie puisqu'en fait on a étalé cela sur 42 jours et sur quasiment tous les trains. Écoutez, je

pense qu'on est au clair. Je reviendrai vers le secrétaire si on doit organiser un CSE extra et à tout le moins, si on ne le fait pas, on serait en capacité d'organiser un échange sous forme de CSSCT peut-être en fin de semaine prochaine parce qu'il y avait des choses à repartager, à clarifier et à prévenir. Ok pour ce point.

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour l'UNSA, nous souhaitons aussi qu'ÉTER soit une réussite, comme toutes les OS, je pense. Je voudrais simplement vous dire quelque chose concernant les remplissages de trains, c'est qu'il y a énormément de Français qui ne partiront pas en vacances du fait que cela va être compliqué de se déplacer et ils risquent probablement, pour certaines catégories voire pour un maximum de monde, de se déplacer sur nos côtes parce que ça va être très compliqué d'aller dans le Sud si les campings sont ouverts avec 50 % de vacanciers en moins. J'ai peur, comme on l'expliquait ce matin, que le fait de ne pas vendre le retour avec l'aller, qu'on se retrouve en fonction de la météo, s'il fait très beau les gens voudront prendre le dernier et s'il fait mauvais ils voudront prendre un des premiers de la journée. Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Oui, Monsieur DEBAST, on partage avec vous ces analyses, que les vacances des Français, cette année, seront peut-être beaucoup plus en région, dans leur propre région, que ce qu'il se passait habituellement. D'ailleurs, on a beaucoup moins de voyages à l'étranger, les étrangers ne peuvent plus forcément venir en France aussi facilement, donc tout cela va modifier énormément la manière de prendre ses vacances, si toutefois les gens en prennent. Il y aura des impacts, vous avez raison. On partage cela avec vous. Donc effectivement, ÉTER, dans cette affaire, peut-être quelque chose d'attractif au-delà même du prix puisque justement c'est une manière de s'offrir une journée à la plage, même plusieurs journées puisqu'on peut y aller plusieurs fois finalement sur toute la période.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

Rapidement, j'ai mangé ce midi, mais je sens un changement de ton. Parce que ce matin je ne sentais pas forcément l'inquiétude de la Direction vis-à-vis de ce qu'elle nous propose pour les ÉTER. Là, quand j'écoute Monsieur RABIER, il partage les craintes donc c'est bien, le repas fait réfléchir, c'est bien. Terminé.

M. RABIER, Président

Je ne sais pas si je le présenterais comme ça. C'est quelque chose qu'on n'a jamais fait donc on ne peut pas vous dire qu'on a un retour d'expérience, que ça s'est passé comme ça l'an dernier. Quand on parle des week-ends classiques, on a de l'expérience. Quand il s'agit d'un nouveau système ÉTER, on va le dire comme ça, avec en plus une technologie particulière dont nous avons largement débattu, on n'a pas toutes les certitudes. Je n'ai pas honte de dire cela, c'est normal de ne pas avoir toutes les certitudes et d'écouter tout le monde. Ça sert aussi à ça une instance. On écoute les représentants du personnel que vous êtes, on écoute aussi les managers de terrain, on écoute aussi les vendeurs, les contrôleurs, on écoute tous ceux qui, à

un moment donné, donnent une appréciation de la situation afin de prévenir les situations embarrassantes qu'on pourrait avoir, qu'on aura probablement ici ou là. Monsieur HOUEL, vous n'êtes pas un jeune cheminot, excusez-moi, ce n'est pas une critique, au contraire, la vie du ferroviaire ce n'est pas un long fleuve tranquille. Donc on s'adapte et ce n'est pas dire l'inverse, c'est dire qu'il y a une nécessité encore de creuser et de peaufiner certains sujets. D'ailleurs, on l'a dit ce matin, Thibaut ROBIN l'a dit, qu'il fallait encore travailler... Le sujet, avec vous, représentants du personnel d'un point de vue général, en tout état de cause suite à votre demande, il n'est pas clos. Il y a encore du boulot, il y aura peut-être un CSE extra et, à défaut, il y aura a minima une CSSCT Service. Voilà ma réponse. Je remercie Thibaut ROBIN. Je te laisse travailler et je donne la parole, pour une appréciation synthétique de la situation régularité production, à Philippe MAGDA.

### - Informations sur la régularité et la production

M. RABIER, Président

Es-tu connecté Philippe ?

M. MAGDA, Production TER

Je suis connecté. Bonjour à tous, bonjour Raphaël. Le point production un peu classique du mois de mai, donc le mois qui, après le mois d'avril est évidemment un mois particulier pour la production. On était sur la production d'un mois COVID donc très clairement peu de trains et des trains peu fréquentés. Malgré cela, la bonne nouvelle c'est qu'on a un taux de régularité qui est à 93,67, donc au-dessus de notre objectif mensuel. Ce qui veut dire qu'on a réussi à rebâtir un plan de transport robuste et que les gens sur le terrain ont continué à travailler les sujets de robustesse comme ceux de l'Information Voyageurs. Donc de très bons résultats sur l'ensemble du mois. Il n'y a que quatre journées qui sont en dessous de l'objectif dont une très particulière, on en reparlera juste après. Particularité des résultats, un GU, donc réseau, qui est très, très fort. Beaucoup de dérangements, des sujets de travaux dont on peut imaginer que la préparation ne s'est pas faite dans de bonnes conditions, donc pendant les travaux quand c'est préparé un peu moins bien... déjà, quand c'est préparé, il y a toujours une série d'aléas et quand ils sont préparés de manière un peu plus délicate, il faut se rappeler du mois de mai quand même, on a là une cause, ils sont à 2,72 %, ce qui est quand même relativement fort. Les causes TER, elles, sont plus faibles à 1,40. Là encore, elles sont tirées par le bas par le Matériel. L'explication qu'on en a c'est évidemment qu'on avait plus de parcs qu'il ne fallait pour tirer le plan de transport qui était très allégé, mais surtout on ne faisait pas rouler le Corail, Corail et les BB 22200 d'Intercités qui nous causent énormément de difficultés, énormément de problèmes sur un axe qui, en plus, est surchargé, c'est celui du « Y picard ». Voilà, une des raisons, c'est un surplus de parcs et probablement aussi que les BB 22200 qui ne circulent pas nous ont fait beaucoup, beaucoup de mal. Ensuite, des causes externes, la journée terrible c'était la journée du 11 mai. C'est un peu vieux maintenant, mais très clairement cette journée-là, beaucoup de vent, beaucoup de pluie, tempête et c'est notre plus mauvais résultat avec moins de 84 % de résultat. Rapidement, sur la décomposition en lignes, vous savez qu'on a une carte sur laquelle on regarde en fin de compte l'ensemble des lignes. Très clairement, on retrouve, je dirais, malheureusement, une carte classique. Un peu comme la météo, elle est

classique. C'est-à-dire que depuis la segmentation, nous avons la partie nord, ex Nord-Pas-de-Calais qui est clairement dans le vert. C'est cette offre qui a été resegmentée, qui fonctionne vraiment très bien. Par ailleurs, nous avons une partie sud qui est vraiment rouge, surtout le « Y picard ». Vous le savez, je l'ai évoqué tout juste un peu, que le « Y picard » ce sont des causes structurelles qu'on ne va pas résoudre comme ça que ce soit dans un PTA ou un service normal. Malheureusement, ce « Y picard » ressort à l'arrivée le travail avec Transilien, tous les sujets de GOV, de Paris Nord, l'offre qui n'est pas du tout segmentée et pas du tout segmentable. Donc des sujets d'offres à retravailler. Puis le sujet de parcs, beaucoup de parcs remorqués sur cet axe et avec le Corail.. Paris-Beauvais, Paris-Laon, plutôt dans la bonne moyenne. Ils sont plus autonomes par rapport au « Y picard ». Voilà, donc je ne sais pas s'il faut passer beaucoup plus de temps sur les résultats du mois de mai. Un environnement très particulier, néanmoins une production qui tient la route. On voit qu'une offre segmentée c'est plus facile à détricoter et à reticoter parce qu'elle a été reticotée avec des dispositions sanitaires particulières. Tandis que dans le Sud, une offre moins segmentée, plus complexe à produire, différentes dessertes, mais tout un coup quand on veut le rebâtir c'est aussi beaucoup plus compliqué. Je ne reviendrai pas sur les chiffres des trains supprimés parce qu'on n'est pas en pourcentages et ça ne veut évidemment rien dire en comparaison d'un mois à l'autre parce qu'on a 15 % et après 40 % de production. La comparaison avec l'année 2019 ne veut pas dire grand-chose. C'était plutôt rapide pour laisser un peu de temps peut-être au sujet suivant. Je suis à votre disposition.

#### M. RABIER, Président

Merci, Philippe. De toute façon, ces différentes évolutions du plan de transport courant, mai, on a eu l'occasion de les partager dans différents points. Ça a d'ailleurs été reconnu comme plutôt bien traité d'une façon générale, y compris par les associations qui ont demandé des ajustements, y compris par l'Autorité Organisatrice. On a fait un truc, « on » englobe bien évidemment tous les cheminots qui ont concouru à cela, on a été capables en finalement très, très peu de temps, d'être réactifs, de modifier les compos, de rajouter... Vous vous souvenez, Monsieur MARTEL l'avait expliqué le mois dernier, on s'était fait surprendre par des voyageurs qui prenaient les trains très, très tôt, notamment dans le bassin parisien. On peut parfois faire des hypothèses et parfois il y a des réactions de voyageurs qui sont différentes et on avait dû s'ajuster. Ça avait été plutôt reconnu comme efficient et on ne s'est pas fait surprendre au plus fort de la crise. Je ne dis pas que c'était parfait, mon propos n'est pas celui-là, mais on ne s'est pas tellement fait surprendre dans la globalité par une inadéquation forte entre les places proposées qui étaient divisées par deux et les compositions des trains qui étaient les plus empruntés. Donc ensuite, maintenant, on est sur une dernière étape qui a eu lieu en juin et la finalisation de tout cela avec le plan plein été. C'est la première fois qu'on l'applique aussi pour le versant nord, le plein été du SA 2020 qui, là aussi, n'existait pas l'an dernier. Donc, ce qu'on vous propose maintenant, puisque Philippe MAGDA a la parole, c'est de parler d'un projet qu'on a déjà présenté aux organisations syndicales en concertation spécifique de projet. Elle avait été prévue il y a quelque temps, elle avait été un petit peu décalée. Il y a déjà eu un certain nombre d'idées que je pense intéressantes. Là, c'est une



présentation dans le circuit normal avec nos processus de notre règlement intérieur où on commence par initialiser le sujet, poser des problèmes, indiquer les calendriers qui sont prévus et donner le sens de ces travaux qui sont initiés. Je laisse la parole à Philippe MAGDA.

### **5) Phase d'initialisation du projet de révision du processus de commande**

M. MAGDA, Production TER

Je vais vous présenter cela avec Arnaud FAUCHILLE à qui je vais demander de mettre les slides à l'écran, de partager son écran.

M. FAUCHILLE, Production TER

Vous me dites, normalement j'ai commencé à partager.

M. SERHANI, Relations Sociales

C'est bon, Arnaud.

M. FAUCHILLE, Production TER

Parfait.

M. MAGDA, Production TER

Très clairement, nous sommes donc dans le CSE d'initialisation sur le projet de révision des processus de planification, d'adaptation et de commande. On va passer rapidement à la troisième slide. Pourquoi revoir nos processus de planification, d'adaptation et de commande ? On en a parlé, l'ouverture à la concurrence, on ne va pas revenir dessus, on attend un signal de la région et on va, je pense, le recevoir au mois de juillet. Donc nous sommes en plein dedans. Deuxièmement, l'évolution des attentes des clients au-delà des retards, des trains supprimés, les clients ont aussi des demandes fortes. Un peu plus sur le versant sud quand même, mais sur les aléas de composition, une vraie demande de respect de la composition. Et puis une troisième mutation importante, ce sont les travaux. C'est d'abord une bonne nouvelle qu'il y ait des travaux. Très clairement, ça pérennise complètement le réseau ferré. Par contre, on est sur une phase de rattrapage et cette phase de rattrapage elle se fait avec beaucoup de complexité, indépendamment du COVID, de toute façon ça ajoute une couche, mais globalement ça se fait difficilement, c'est très complexe et il nous faut beaucoup de réactivité. Pour relever tous ces défis, TER doit être présent et il y a deux réponses à cela. La première, c'est au niveau national. Au niveau national, il y a un développement d'un plan stratégique, il y en avait eu un qui s'est terminé en 2020 et un autre qui repart en 2020, 2025 et surtout, en ce qui concerne en tout cas ce processus, c'est l'arrivée d'un logiciel qui s'appelle Hastus et le projet s'appelle Oscar. Quel est ce logiciel ? En fin de compte aujourd'hui, sur tout ce processus, vous le savez très bien, nous travaillons par métiers, ressources, outils. On connaît Caraïbes, on connaît Sierra, en fonction des métiers. Très clairement, on va le voir, c'est une vraie difficulté et ce genre d'outils, c'est un outil tout simplement intégré à toutes les ressources et c'est un outil qui va prendre l'ensemble du périmètre donc des études à la commande. Avec Florent, on avait des salons internationaux, on regarde un peu comment on évolue et on avait eu la mauvaise surprise, parce que c'était une mauvaise surprise, avec Florent, de voir que nous étions le dernier grand opérateur européen à ne pas connaître ce genre d'outils. Les autres, les Allemands

les premiers, en sont à la reconduction de leur outil quand nous nous allons à peine entrer dans le processus. Voilà la réponse au niveau national. La réponse du TER Hauts-de-France, pour s'adapter à tout cela et être toujours présent et leader, ce sont les Directions de lignes, je pense qu'on ne revient pas sur ce sujet, et c'est la segmentation. Encore une fois, on a fait le point avec ce que je vous ai présenté au mois de mai, mais on a ces mêmes résultats depuis le début du SA. Une offre segmentée bien reproduite est quand même beaucoup plus robuste et cela amène de la qualité et aussi une capacité à informer les clients facilement et c'est aussi ce qu'ils nous demandent dans l'évolution des attentes du client, il y a l'information voyageur. Ils comprennent qu'un train puisse être en retard, ils comprennent qu'un train puisse être supprimé, ils comprennent qu'il puisse y avoir des travaux, du vent, de la neige, tout cela, mais ils ne comprennent pas que l'on ne puisse pas leur dire quelques jours avant ce qu'il va se passer pour que justement eux ne soient pas piégés et prennent d'autres dispositions. C'est pour toutes ces raisons que nous allons proposer une révision de nos processus de gestion de plans de transport et nous allons l'organiser en trois phases parce que vous avez bien compris que le périmètre était quand même très large, très grand. Nous avons souhaité le découper en trois phases. La première phase intitulée « le préopérationnel », nous reviendrons après sur ce que c'est. Ce n'est pas une énorme nouveauté, il y a beaucoup d'autres régions qui s'y sont mises. On l'observe depuis un moment, et ça doit faire une dizaine d'années qu'ils y sont et ça donne entière satisfaction. C'est l'objet du CSE information d'aujourd'hui. Comme pour la deuxième phase qui est une phase de commande. Aujourd'hui, on est sur l'évolution du dispositif de commande du personnel, tant en opérationnel évidemment qu'en programmation. Puis il y a une phase bien plus éloignée, c'est une troisième phase, ce sont les transformations en termes de métiers, métiers et outils, autour du logiciel Oscar. La grande nouveauté, et je m'arrêterai là sur Oscar parce qu'on est en 2021, c'est qu'aujourd'hui on connaît tous nos outils métiers développés presque par les Directions métiers spécifiques pour les cheminots de la SNCF. Là, il s'agit d'un outil qu'on a acheté sur étagère. Alors ce n'est pas tout à fait vrai parce qu'il nécessite d'être reconverti, redimensionné à la taille du TER ou de Transilien qui le prend, mais c'est quand même, sur le fond, un outil qu'utilise l'ensemble des réseaux ferrés et non plus un outil propre. On va surtout parler aujourd'hui de la première et de la deuxième phase. Premièrement, la phase de préopérationnel. Phase de préopérationnel, de quoi parle-t-on ? On parle en fin de compte de la phase qui est entre la PCAS et le COP. D'ailleurs, il n'y a justement rien. C'est très clairement cette phase, on va dire S-1 de la journée qui roule, c'est cette phase qui subit l'ensemble des données d'entrée. C'est dans cette phase-là, dans cette période-là, qu'on voit qu'il y a des problèmes de ressources, qu'on voit qu'il y a des problèmes climatiques – problèmes climatiques, c'est canicule, feuilles, froid... - c'est là que l'on voit avec Réseau qu'il y a des modifications de plannings, des fins de travaux qui ne vont pas se terminer convenablement... Nous avons aussi, on en est à un, même si le COVID est quand même bien supérieur, mais il y a aussi les facteurs complètement extérieurs de dégradations ou de plans sanitaires. Puis, réseau, on voit par exemple les sujets de fortes chaleurs qui nous mettent des limitations. Donc la semaine, S-1, S-2, il y a débat, mais on est essentiellement sur S-1, au cours de cette semaine, tous ces éléments vont arriver et vont perturber ce que la PCAS avait conçu, dont c'est le travail d'ailleurs, le travail de la PCAS en amont de cette période-là c'est d'anticiper, de préparer tous les changements importants des plans de travaux, donc les grands

travaux, les adaptations, les événements, les ÉTER... et puis le COP qui, lui, son travail, c'est essentiellement de suivre à l'instant T. Dans cette période-là, ces deux entités que sont la PCAS et le COP, en fin de compte ils font autre chose, ils font du préopérationnel, donc ils travaillent énormément avec les ressources qui ne sont pas forcément attribuées pour cette fonction-là. Ils travaillent énormément sur ce préopérationnel. Il y en a d'autres, on aurait pu ajouter dans les bureaux de commande, les CPST, les BHR, les BHL. Il y a énormément de personnes qui travaillent sur cette période. Je voudrais juste faire le lien. En fin de compte, le service transport élaboré par la PCAS il y a deux ans, un an, service annuel bien prévu, le client ne va pas le voir. Ce qu'il va voir le client c'est ce qui va être produit à l'arrache en mode pompiers, soyons clairs, on est en mode pompiers dans ces cas-là, en mode pompiers ou en gestion de crise dans cette période-là. C'est aussi ça qui va l'informer, donc là on est vraiment sur quelque chose qui ne convient pas à ce qu'on veut faire du TER. J'en ai un peu parlé, on a eu du mal, cette slide est lourde parce qu'elle est lourde de ce qu'elle représente. On a essayé de reprendre tous les acteurs de cette phase préopérationnelle. La PCAS même si son rôle c'est d'étudier le SA 2022 en ce moment et de faire un SA 2021 robuste. Le COP en mise de fonds. Vous avez bien vu que c'est une phase intermédiaire entre les deux. Ainsi que l'ensemble des ressources qui sont au sol, l'ADC, l'ASCT, on a mis les sillons, les GOV, évidemment, parce qu'on travaille aussi énormément avec Réseau qui lui aussi a ses processus et d'autres acteurs, ce ne sont pas tout à fait les mêmes acteurs qu'on utilise à -1 que ceux qu'on utilise à J-7, se serait-ce que pour commander les sillons. Ce n'est tout simplement même pas le même outil. Réseau ne travaille pas la même manière. Aujourd'hui, dans notre mode de fonctionnement, vous voyez au sein de la PCAS, il y a les ressources, les cinq ressources. Il nous faut des ressources au sol, il nous faut des ADC, des ASCT, du matériel et on aurait pu en mettre deux, mais quand on a mis la ressource réseau. En fin de compte, il y a une espèce de tourbillon infernal entre toutes ces ressources parce qu'aujourd'hui lorsqu'il y a un aléa, chacun travaille un peu dans sa solution et la PCAS fait une itération et puis s'il y a eu des ressources qui ne vont pas, on refait l'ensemble et ainsi de suite. Jusqu'à obtenir en fin de compte le scénario que l'on va appliquer, le scénario que vont voir les clients. Vont tomber des roulements et de l'info voyageur sauf qu'à la fois la qualité de ces produits et la réactivité ne sont pas au rendez-vous. Je ne dis pas qu'ils ne sortent rien, bien sûr, je suis directeur industriel et ce sont mes équipes, la PCAS, donc ils y travaillent, mais aujourd'hui la manière dont on les fait travailler, les moyens qu'on leur donne et l'organisation ne leur permet pas d'être réellement efficaces et d'informer clairement les clients en avance. On a essayé de résumer cette situation dans une slide. Très clairement, pour équilibrer cette machine infernale, en fin de compte, de l'autre côté, il faut beaucoup de ressources et il faut surtout beaucoup de temps. Ce « beaucoup de temps » ça veut dire qu'on va prévenir le client très peu de temps avant. Pour une information, une qualité, une robustesse qui est plutôt faible en fin de compte. Aujourd'hui, comme je vous le disais, c'est ce que vont voir les clients, c'est ce produit de sortie. La situation projetée, ce qu'on veut faire après ce constat, la situation projetée, vous l'avez bien imaginée, c'est tout simplement intercaler une structure, une équipe, une cellule, un pôle, une structure en tout cas, autonome, entre la PCAS qui garderait évidemment son rôle de conception en robustesse bien en amont et intégrerait le maximum d'éléments déformants et le COP qui va s'occuper du jour J, son sujet c'est le jour J, c'est informer le jour J, c'est être efficace le jour J, c'est être

en interaction aussi avec tous les acteurs, et au milieu mettre très clairement une structure autonome appelée « préop », parce que je pense qu'il n'y a pas d'autres mots plus intelligents qu'on puisse mettre, pour recentrer chaque service, que ce soit la PCAS et le COP dans leurs missions et mettre en qualité l'horizon préopératoire. Les acteurs de cette cellule, ça serait leur boulot, ça ne serait pas « parfois je regarde les travaux dans un mois et je regarde aussi ce qu'il se passe dans deux jours », non. Eux, leur sujet c'est vraiment le S-1. On a laissé S-1 et S-2, mais on va essayer de bien faire S-1 et après on verra si on est très fort et qu'on peut remonter le temps à faire du S-2. Les trois fonctions du préop, vous les avez là. La première, c'est de surveiller. Surveiller en permanence les ressources. Quand on parle de ressources, on imagine rames et ADC, mais il y a aussi les sillons, les retours sillons, qui ne correspondent pas complètement parfois avec ce qu'il y a dans le train... et les GOV et vraiment les boucler à J -1. Surveiller et arbitrer, arbitrer, cette disposition fonctionne avec des Directions de lignes et à un moment c'est la région, on a un seul contrat. S'il y a une entité qui doit arbitrer en manque de ressources, par exemple si on a un manque de ressources à un moment, l'entité qui doit arbitrer et qui doit dire « le train qu'on va supprimer c'est celui-là et pas celui-là », c'est bien une entité de la DDO. On ne va pas laisser les Directions de lignes se battre, ce n'est pas le sujet. Il y a bien un libre arbitre qui va devoir organiser tout cela. Par ailleurs, c'est reprendre dans une seule main l'ensemble des acheminements de rames. Aujourd'hui, le sujet c'est de ramener aussi les rames cassées dans les ateliers. On ne peut pas en vouloir au Matériel – je suis un ancien du Matériel – on ne peut leur en vouloir de ne pas travailler sur les rames si on n'achemine pas les rames. Aujourd'hui, les rames c'est comme le reste sur cette structure préop, c'est parfois le COP, parfois le préop, on mélange un peu l'ensemble. Très clairement, celui qui va s'occuper... et probablement mettre en priorité d'ailleurs, parfois il faut prioriser les choses, prioriser une rentrée d'atelier d'une rame plutôt que de faire un train que l'on peut facilement reporter ou mettre dans un car, c'est, tout compte fait, faire circuler demain ou après-demain des trains pleins. Donc il y a vraiment des choix d'arbitrage et de supervision. C'est une des premières fonctions principales du service préop. La deuxième, c'est d'anticiper. La deuxième c'est d'anticiper, vous avez compris que dans le service préop, on veut que les personnes soient à l'écoute de l'ensemble des aléas. Aujourd'hui, les gens de la PCAS sont aussi à l'écoute, d'ailleurs ils sont au sixième, ils ne sont pas près du COP, donc pour capter les aléas, les sujets, ce n'est quand même pas la chose la plus facile. Surtout que leurs sujets de fond, ce sont les gros travaux et les événements sillons. C'est évidemment, au bout d'un moment, quand on a anticipé, qu'on a vu qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas s'arranger et qu'on a surveillé, qu'on a arbitré, de proposer une solution globale. Une solution globale, on parle de reports, on parle de cars, on parle de choix de compo et c'est quelque chose qu'on va pouvoir aussi choisir dès le début l'information que l'on va donner aux clients. Il y aura à chaque fois un arbitrage, une surveillance et une anticipation. Si on veut gagner du temps, il faut vraiment anticiper. Et puis il y aura d'autres personnes, ceux qui le font aujourd'hui de toute manière, de mettre en œuvre parce qu'il faudra quoi qu'il arrive modifier les roulements, commander les sillons, tout ça dans les mêmes outils qu'aujourd'hui, commander les acheminements de rames. C'est le même travail qu'aujourd'hui, mais si on le fait en anticipation et en ayant bien arbitré, nous sommes convaincus que ce sera dans des conditions bien meilleures. Voilà sur ce sujet. Aujourd'hui, c'est une réunion d'initialisation donc on vous explique pourquoi en fin de

compte on veut réaliser ceci. Voilà l'état des lieux de la partie préopérationnelle. Il y a maintenant une deuxième partie, c'est celle de la commande du personnel. Nous avons donc projeté la commande du personnel. Très clairement, on ne peut pas mettre la phase 2 avant la phase 1, il faut bien qu'il y ait au cœur le préopérationnel qui reprend d'ailleurs : surveiller, arbitrer, anticiper et mettre en œuvre. Comme interlocuteur, l'ensemble des Directions de lignes. On a remis les cinq Directions de lignes, mais aussi le Matériel qui est encore en autonomie avec sa STF et quelques acteurs de Réseau, l'EIC Nord-Pas-de-Calais, Paris Nord et la DZP Île-de-France pour le BHA .Donc comment les choses s'organiseraient-elles ? Nous, ce qu'on souhaite, c'est que la commande du personnel, la commande et la programmation des agents soient clairement dans chaque DDL. On ne conçoit pas qu'une DDL existe sans sa capacité à programmer, commander, former ses agents. Ou alors ce n'est pas complètement une DDL. La DDL doit avoir ses ressources et elle doit être aussi en capacité d'élaborer toute sa programmation et organiser la vie de la projection. Par contre, à un moment, dans la vie, si une DDL a un problème, problème de ressources, c'est à elle de trouver sa solution sur son périmètre. D'ailleurs, l'intérêt c'est qu'elle aura l'ensemble des ressources. Mais si ça ne va pas, ce qu'on souhaite mettre en œuvre c'est la remontée au préop et c'est bien le préop qui va choisir quelle DDL va compenser le sujet de ressources dans la DDL qui aurait eu la difficulté. Ce qu'on ne souhaite pas, vous voyez on n'a pas mis de flèche entre DDL. Il n'y a pas de grosse DDL ou de petite DDL. Chacune sera autonome et c'est bien le préop qui fait ces éléments-là. Vous voyez, on a enlevé, alors c'est purement du design, mais on a enlevé la vis sans fin au milieu. Ce qu'on souhaite, en effet, c'est qu'il n'y ait qu'une seule itération parce qu'il n'y a qu'un endroit où on va s'en occuper. Donc il y a les gens qui s'occupent du sol, les ADC, ASCT, rames, sillons seront au même endroit, sur un plateau, tout est à définir. On a quelques idées, mais les m<sup>2</sup> c'est aussi un sujet. Ils seront au même endroit, donc il n'y aura qu'une itération et seront en contact eux avec l'ensemble des DDL, chaque DDL. Donc ce qu'il faut retenir sur cette commande, c'est en effet par DDL et en intermédiaire. Voilà les grands messages que l'on souhaite porter. Le constat, c'est que si on veut être efficace et avec le préopérationnel, c'est aussi en intermédiaire. Une DDL qui pourrait avoir un sujet de ressources ASCT et ADC a tout intérêt à proposer au préop un seul train supprimé plutôt que deux. Le sujet est déjà à limiter aujourd'hui... parce que quand il y a une ressource manquante, ce lien entre les différentes ressources, ou avec les rames d'ailleurs, ne se fait pas forcément facilement. Voilà le fonctionnement projeté, la situation projetée de la commande du personnel. Tout cela pour arriver, on l'espère en tout cas, c'est l'objectif, à une réduction donc à une machine moins infernale et en tout cas beaucoup plus régulée et beaucoup plus simple. L'excellence opérationnelle est là pour nous le rappeler, il faut vraiment qu'on cherche la simplicité. Pour moins de temps, moins de ressources, c'est bien sûr pour anticiper et pour informer plus tôt le client et donc avec une IV, une qualité et une robustesse bien meilleures. On l'a représenté avec un triangle plus important que ce qu'il était dans la slide précédente. Ensuite, je vais laisser Arnaud présenter la méthode de travail. Aujourd'hui, on est bien dans une phase d'initialisation, on vous présente les sujets sur lesquels on va travailler et puis maintenant sur la méthode de travail.

#### M. FAUCHILLE, Production TER

Bonjour à tous. En effet, pour la méthode, l'objectif est bien de travailler justement avec chaque métier autour des processus en premier lieu. On veut, dans cette

première phase, créer cette cellule préop. On va bien lister l'ensemble des missions et puis définir quelles sont les missions qui doivent bien être dans ce périmètre. On en parlait, c'est du J-7, un peu plus, un peu moins, il faut bien qu'on lisse et ensuite il faudra bien qu'on travaille sur les interfaces. Le but ce n'est pas de recréer des dysfonctionnements au niveau des interfaces, mais c'est bien que cette cellule absorbe et qu'elle soit capable de les traiter. Donc toutes ces missions, métier par métier, le travail est en train d'être listé et ensuite on va tout projeter dans la nouvelle organisation avec cette cellule préop et on va être vigilants en particulier pour que, en fonction de ce qui est repris dans cette cellule préop et ce qui n'est pas repris, il ne reste pas de missions orphelines. Donc un gros travail d'abord sur les processus pour bien définir ce fonctionnement. Là, il y a différentes rencontres qui sont en train de se programmer, des échanges ont commencé à avoir lieu, pour justement travailler sur ces process. Donc ensuite il y a une deuxième phase à partir du moment où on a cette cellule préop qui est définie et là, en lien avec la mise en place des DDL, là il y a le deuxième travail qui va commencer et qui commencera pour aller, cette fois, bien travailler sur le contour de la commande pour le définir dans les DDL et tous les liens qui doivent exister justement retravaillés sur ces échanges qui doivent avoir lieu. Quels sont l'autonomie et l'attendu au niveau de la DDL et quel est le rôle de la cellule préop pour que cela fonctionne ? Donc ça, c'est dans un deuxième temps. Ensuite, on regardera, dans ces différentes organisations, forcément les impacts au niveau du personnel qu'il pourrait y avoir pour regarder à chaque fois les cas qui pourraient arriver et les accompagner s'il y avait, comme dans le cadre des évolutions, que ce soit au niveau des gestes métiers ou des évolutions autres qui pourraient... quand on aura fait le bilan des process. Ça, c'est au niveau de la méthode. Au niveau du calendrier, c'est un calendrier qui donne un peu les bases. Donc on est aujourd'hui dans la première partie, donc au niveau du CSE. L'objectif, comme on l'a dit, c'est forcément de travailler en première étape sur la première partie du projet. On est en train de travailler sur ces groupes. L'objectif de cette première phase qu'on s'est fixé, il y a eu des échanges là-dessus en CSP justement sur cette date qu'on s'était fixée au 1<sup>er</sup> octobre pour la mise en place de la cellule préop. L'objectif étant que cette cellule préop puisse être là pour la deuxième phase qui est l'évolution des dispositifs de commande qui vise le 1<sup>er</sup> février qui est la date avec la mise en place des DDL. La troisième étape, c'est Oscar qui lui, on l'a dit, est plus tard et qui en plus dépend du calendrier national. Voilà les différentes étapes et les différentes échéances.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Arnaud. Nous avons une demande de parole de Monsieur ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Sans remettre en cause la présentation qui a été très complète, et c'est peut-être là qu'on a un souci. Aujourd'hui, on est dans une phase d'initialisation et l'ensemble des élus étaient censés recevoir l'ensemble des informations. Sauf que quand on regarde la BDS, le dossier qu'on a reçu, on peut considérer que c'est une coquille vide. Le dossier qui nous est présenté en CSE n'est pas le même. On a quand même un gros souci. Comment voulez-vous qu'on intervienne dans ce genre de situations ? Après la présentation, il y a énormément de questions qui se posent. Excusez-moi de le dire, mais on n'a pas pu y travailler parce que nous n'avons pas été informés en amont. Moi, je vous demande pourquoi on n'a pas reçu ce dossier avant.

M. RABIER, Président

Peut-être pour répondre tout de suite. C'est un sujet de fond que vous évoquez, Monsieur ROTOLO. Quand on a défini cette façon de fonctionner entre nous, qui d'ailleurs n'est pas la même façon de fonctionner dans d'autres CSE, on y reviendra après pour un autre sujet, on s'était dit qu'on allait continuer, ce sont des débats qu'on avait eus avec toutes les organisations syndicales quand on a élaboré le règlement intérieur, qu'on allait continuer sur cette idée d'anticiper les dossiers structurants en donnant en amont, très en amont, plusieurs mois si on le peut, en donnant déjà des informations. D'ailleurs, on a eu la même question en CSP. Nous, on dit qu'il faut bien que l'on commence par un bout à un moment donné. Là, on n'est pas en train de dire que ça y est, c'est fait, voilà le bilan, voilà les process et voilà où ça se situe. On est train de vous dire plutôt : voilà notre idée, voilà comment nous, nous sommes arrivés à cette conclusion qu'il faut faire quelque chose, en particulier sur le préopératoire. Je peux en témoigner à titre personnel parce que ça ne fait pas dix ans que cette cellule préopératoire a été mise en place à Lyon, mais je crois cinq ou six ans donc c'est un peu plus récent, et j'étais à l'époque DET Traction, c'était un vrai sujet ce préop. La description dans les schémas qui ont été présentés, des choses qui parfois jusqu'au dernier moment ne sont pas complètement fiabilisées parce que le chemin de fer, c'est compliqué, ce n'est pas à vous que je vais l'apprendre. Cette cellule préopératoire qui d'ailleurs, sur Lyon, était en 2x8, je ne sais pas si ça l'est toujours, mais en tout cas au tout début c'était comme ça, y compris le week-end, avait vraiment changé la façon de travailler et donc moi je peux en témoigner. J'étais du côté de l'établissement à l'époque et ça avait quand même un petit peu déchargé, je ne sais pas si c'est le mot, mais quand même un peu en tout cas fiabilisé, mis un peu en ordre, en rigueur, les façons de faire et ça avait eu d'ailleurs des impacts positifs sur le plan de l'octroi des congés, de la fiabilité des informations, ce n'était pas tout le temps en train de changer au dernier moment avec ces traitements qui étaient exactement comme c'était décrit par Philippe MAGDA.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur RABIER, je vous interromps, je suis désolé, mais ce n'est pas l'objet de ma question.

M. RABIER, Président

Je finis, mais j'ai compris la question, ne vous inquiétez pas. Nous on dit, on ouvre le débat et on fait un dossier. On a cette présentation en CSP, il n'y a pas dossier officiel en CSP. On l'a faite lundi, elle est toute récente et il y avait un certain nombre de représentants de la CGT qui étaient présents. On l'a faite et il nous paraissait quand même un petit peu anormal de ne pas donner au CSE au moins... on a fait le travail pour la CSP, nous nous sommes dit qu'on allait utiliser ce travail-là pour amener le débat sur ce projet. Donc nous, un dossier d'initialisation, ce n'est pas un dossier où on vous demande de porter une appréciation, de juger et de dire voilà les pièges. En fait, on introduit le dossier. C'est toute la philosophie même de notre manière de fonctionner. Ensuite, et ça a été mis dans le calendrier, il va y avoir des travaux en CSSCT. Ensuite, il va y avoir un dossier en CSE et ensuite, suivant les étapes, il y aura, ou pas, une consultation. Tout cela ne remet aucunement en cause le fait que les élus ou les mandatés CSSCT vont travailler le sujet. S'agissant d'un sujet qui touche toutes les ressources, tous les métiers, on a imaginé qu'il fallait une CSSCT

mutualisée parce qu'on ne peut pas travailler d'un côté sans regarder l'impact que ça peut avoir sur l'autre et on voit bien qu'on est sur un sujet assez transverse. Après, on est d'accord pour que cette présentation qui a été finalisée cette semaine à la suite de la CSP vous soit donnée a posteriori. Il n'y a aucun souci là-dessus, on ne cache pas les choses, mais la philosophie même d'une initialisation c'est que vous avez pris connaissance d'un petit dossier qui est quand même assez light, de quelques pages, et on vous présente quelque chose et ensuite ça va introduire un travail qui, lui, va être extrêmement important dans les semaines à venir. C'est tout ce qu'on dit, on n'a rien changé sur nos pratiques. Si ce n'est que là on est en digitale, on est à distance, on trouve que c'est plus pratique d'avoir une présentation, d'autant plus qu'on l'a à 99 % déjà utilisée lundi matin. Il n'y a pas de pièges dans cette méthode de travail.

#### M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur RABIER, je veux bien, mais comment voulez-vous qu'on travaille à partir d'un dossier incomplet ? Ça amène plein de questions. On ne peut même pas intervenir. Je ne vais même pas vous dire que je vais intervenir, je n'avais pas l'ensemble du dossier, je viens de découvrir des choses. Normalement, on reçoit les informations en amont et après on travaille ensemble et le jour du CSE on vous pose les questions et vous amenez un éclairage, mais là on ne peut même pas le faire.

#### M. RABIER, Président

C'est le principe même de l'initialisation qu'il soit incomplet. Parce que si on était venus avec un dossier de 35 pages ou 50 avec toutes les annexes voire 100 avec les fiches de poste, vous auriez dit « qu'est-ce que c'est que ce binz ? » et vous auriez eu raison. On fait comme ça à chaque fois qu'il y a une initialisation d'un dossier. Il n'y a rien de nouveau, Monsieur ROTOLO, si ce n'est que là on a une présentation PowerPoint. C'est ça la nouveauté et c'est simplement pour illustrer et pour que ce soit plus facile à expliciter parce que c'est quand même un dossier difficile, tout le monde n'a pas travaillé à la PCAS, tout le monde n'est pas aussi à l'aise que cela dans les process, les échelles de temps, préop... donc c'est normal qu'on prenne le temps d'expliquer un petit peu les choses, mais on n'attend pas, aujourd'hui précisément, une analyse fine et des commentaires et des appréciations sur le dossier puisqu'il va justement être travaillé dans les semaines et mois à venir. C'est ça même le principe. On introduit, on ouvre le dossier. Donc c'est bien normal que vous n'ayez pas encore toutes les idées au clair là-dessus, ni nous d'ailleurs. On a de grands principes, on a le sens général du truc, on a le benchmark qui s'est passé dans d'autres régions et justement on va travailler maintenant, c'est tout. Il n'y a pas d'autres réponses. Donc je n'attends pas, moi, de l'ensemble des élus ou représentants syndicaux qu'ils soient hyper affûtés sur ce dossier. Ou alors vous avez déjà vos idées et c'est le moment de dire « tiens, nous effectivement on réfléchissait à cela depuis longtemps, notre idée c'est ça... », pourquoi pas. Mais en tout cas, c'est trop tôt pour que vous vous fassiez une idée, c'est bien normal et le dossier est largement incomplet et c'est bien normal aussi.

#### M. ROTOLO, RS CGT

Je trouve cela bien dommage, Monsieur RABIER.



M. RABIER, Président

Je ne comprends pas. Excusez-moi d'être un peu lourdingue, mais je ne comprends pas pourquoi vous remettez en cause le principe de fonctionnement de cette instance qui était plutôt voulu par la CGT, pourquoi d'un coup ça ne va plus ? Pourquoi ça ne va plus ce principe d'initialisation des dossiers ? Parce que sinon on arrête et moi je vous présente le dossier complet comme on est juridiquement... mais ce n'est pas ma méthode de travail. Vous aviez, toutes les OS, salué qu'il fallait plutôt introduire en amont. Pourquoi d'un seul coup, j'ai ces remarques-là, Monsieur ROTOLO ? Qu'est-ce qui a changé ?

M. ROTOLO, RS CGT

Je ne comprends pas. Vous essayez de me mettre en porte-à-faux, mais vous n'y arriverez pas. Moi, ce que je vous explique, c'est quand on est dans une phase d'initialisation, on nous présente des dossiers, on travaille à partir de ces dossiers et une fois en séance plénière, on travaille sur d'autres dossiers. Comment voulez-vous qu'on s'accorde ? En plus, je pense que ce dossier cache des restructurations plus importantes que vous ne pouvez le prétendre. Bien sûr, en retardant toutes ces annonces, vous gagnez du temps.

M. RABIER, Président

Je ne suis pas d'accord du tout avec ce que vous venez de dire. C'est simplement qu'on a fait une présentation – moi, je vais en tirer un enseignement – et finalement vous êtes en train de m'expliquer qu'il vaut mieux qu'on ne fasse pas de présentations sous cette forme parce qu'au moins comme ça... vous me dites que je présente un autre dossier. Ce qu'on vous présente en PowerPoint c'est la même chose que le dossier si ce n'est qu'il est présenté autrement avec des schémas, des illustrations, ce n'est pas un document littéraire parce que vous m'auriez dit, sinon, ce n'est pas complet, on n'y comprend rien. Là, on essaye de faire quelque chose de plus pédagogique et vous me dites « ça ne va pas, c'est un autre dossier ». Ce n'est pas un autre dossier.

M. ROTOLO, RS CGT

On peut jouer sur les mots longtemps. On va arrêter là, de toute façon on ne va pas réussir à discuter aujourd'hui, mais en tout cas ce qui nous est présenté dans la BDS n'a rien à voir avec ce qu'on a vu aujourd'hui.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, Secrétaire

On ne va pas passer dix ans là-dessus sauf que j'insiste quand même sur ce que vient de dire Monsieur ROTOLO. On est d'accord avec ce qu'on appelait le triptyque et nous y sommes très attachés. Sauf qu'à chaque fois que vous nous avez présentés une phase d'initialisation, la présentation que vous nous faisiez en direct, en plénière, correspondait avec le document qu'on avait reçu au préalable. C'est juste ce que dit Monsieur ROTOLO. Il ne dit pas plus, il ne dit pas moins, mais il ne dit pas plus. Là, on a travaillé sur un document de six pages et on nous présente en séance, qui plus est à distance donc c'est peut-être ce qui gêne aussi ou qui peut amener des quiproquos, mais on est à distance sur un petit écran avec un truc tout minuscule et

on doit comprendre en même temps ce qu'on a appris sur six pages et sur ce que vous nous avez présenté en vingt pages ou en vingt slides. C'est juste ce qu'il dit. Nous, on ne remet pas en cause l'initialisation, nous y sommes attachés, c'est même très bien. Sauf que ce qui nous est présenté en plénière doit correspondre avec ce qui nous est envoyé, sinon nous allons être perdus, Monsieur RABIER. C'est simplement ce qu'on dit, on ne dit pas plus, on ne dit pas qu'on ne veut plus d'initialisation, ce n'est pas ce qu'on dit, ce n'est pas ça qu'a dit Monsieur ROTOLO. Il dit juste que le dossier sur lequel il a travaillé ne correspond en rien à ce qui a été présenté, d'ailleurs de belle façon, c'est très travaillé on va dire, mais on aurait aimé l'avoir en amont et pouvoir au moins regarder chez nous ou en préalable tout ce qui va nous être présenté et avoir une meilleure compréhension avec les explications de Monsieur FAUCHILLE. C'est juste ce qu'il dit, mais c'est dommage. J'insiste sur ce truc, si vous nous présentez quelque chose en plénière, mettez-nous au moins les bons documents ou les documents qui vont être présentés, ça facilitera la compréhension de tous, ce n'est pas plus compliqué.

M. RABIER, Président

C'est plus clair pour moi désormais. Ce que je comprends de notre échange, en particulier avec Monsieur ROTOLO, c'est que vous avez le sentiment que le document littéraire, le dossier classique d'initialisation, et celui que vous avez eu là en visio, il pourrait y avoir des écarts, des choses différentes... Nous, on vous dit simplement que c'est une autre manière, plus pédagogique, de vous présenter les choses. Ce que vous me dites c'est finalement « donnez-nous le même document ou donnez-nous les deux documents ». Pour être très transparent avec vous, le document littéraire il était prêt, il était normalement prêt pour une date donnée, que vous ayez au moins une semaine pour le lire, ce qui est normal. Ce document-là qui nous a servi pour la CSP, on a trouvé pertinent, et c'est même moi qui ai demandé à l'équipe de Florent MARTEL, pour moi il ne fallait pas se priver de quelque chose, vous l'avez vous-même dit, qui est plutôt pédagogique, qui explique un peu les choses, parce que tout le monde n'est pas aussi savant que cela dans comment ça fonctionne aujourd'hui donc je trouvais que c'était intéressant de vous le présenter. Après, vous dites que ça laisse le sentiment qu'on n'a pas eu toutes les informations avant ce jour-là. On va regarder pour le futur. Peut-être que pour le futur, nos dossiers d'initialisation, il faudrait qu'ils soient plutôt sous cette forme de PowerPoint plutôt que sous une forme littéraire et ça pourrait servir en même temps à ce qu'on a fait pour les CSP puisque c'est une pratique qui d'ailleurs a été jugée intéressante d'anticiper avec les organisations syndicales certains dossiers comme celui-là. Pourquoi pas, là on est sur de la forme. Moi, je n'ai pas de problème avec la forme, mais sur le fond et là, merci de me reconfirmer cela, mais sur le fond je suis attaché à cette idée qu'on puisse, en amont des projets et en amont des dossiers ficelés, des dossiers complets, avec ce qu'on donne en CSSCT ou en CSE, y compris quand il y a vote, qu'il puisse y avoir un dossier, je dirais, d'initialisation et d'introduction. Donc si on est toujours d'accord là-dessus, merci, très bien, parce que je pense que c'est utile. Après, il faut qu'on regarde nous. Mais il ne faut pas y voir de malice, on ne cherche pas à détourner l'attention, on cherche plutôt au contraire à faciliter la compréhension à travers cette présentation-là, d'autant plus à distance comme vous l'avez souligné. Donc on ne cherche à piéger personne. Ce n'est pas du tout le but. Le but c'est de faciliter une appropriation de quelque chose qui est quand même un peu technique. Après, on ne se voile pas la face et moi je ne fuis pas les responsabilités et ce qu'il peut y avoir

derrière. Je suis pleinement conscient que quand on va revisiter, notamment en deuxième étape, l'année prochaine, revisiter ce que c'est que finalement un bureau de commande, demain, dans une nouvelle structure en lignes qui est encore qu'à la moitié du chemin chez nous puisqu'on n'en a fait que deux sur les cinq, vous le savez. Bien sûr que ça va créer des débats et bien sûr qu'il y aura des impacts à un moment donné ici ou là sur l'organisation du travail, sur les emplois et autres, on le sait bien. Vous avez bien compris aussi, comme nous, que ça va recomposer un petit peu le modèle organisationnel de tout cela. C'est bien pour cela qu'on s'est dit, même sans avoir encore fait toutes les hypothèses, tous les calculs, toutes les organisations, parce qu'on n'en est qu'au constat de l'intention et de la conduite du projet, mais on se dit que ça nécessitera une consultation, il n'y a pas d'ambiguïté. Autant tout à l'heure, je vous le dis, je ne sais pas trop comment je dois agir en tant qu'employeur par rapport à cette histoire d'outil Mobileo, autant là, ça ne fait pas de doute, il y a une vraie modification des process habituels par métier qu'on connaît tous. On modifie quand même complètement la manière de faire à travers ce qu'on présente là, donc cela nécessitera une consultation. Il n'y a pas d'ambiguïté de notre côté, on ne cherche pas à piéger qui que ce soit. Ce que je comprends, pour terminer, c'est qu'à l'avenir, à la limite si on veut donner le PowerPoint et un document plus littéraire, mais on ne va pas faire que ça, nous, d'écrire des choses, donc on donne le document le plus simple pour que tout le monde puisse comprendre où on va. Ce sera parfois un document littéraire, parfois ce sera un document PowerPoint, on se donnera des libertés pour que vous ayez les mêmes documents, qu'il n'y ait pas de surprises en séance. Parce que c'est plutôt cela que finalement je retiens de l'intervention de Monsieur ROTOLO qui dit, « je ne comprends pas, ce n'est pas la même chose que j'ai eue la semaine dernière », dont acte.

M. ROTOLO, RS CGT

Merci, Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président

Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT

Un combo littéraire/technique tout simplement, les deux peuvent s'aligner, il n'y a pas de sujet.

M. FAUCHILLE, Production TER

Je complète, l'objectif du support était vraiment d'essayer de traduire. Parfois c'est plus compliqué de traduire en littéraire une projection, une idée et l'objectif était de traduire ce qu'on a écrit avec des schémas et parfois les deux se complètent ou ça permet peut-être de mieux voir, mais c'était l'exercice qui avait été fait justement pour la CSP, c'est-à-dire comment on peut traduire en schémas ce qu'on a essayé d'écrire, mais quand on écrit, parfois en littéraire, c'est plus compliqué.

M. RABIER, Président

Ce que je vous propose, pour être au clair sur cette affaire, parce que c'est finalement de la forme tout cela et ce n'est pas cela le plus important, c'est que nous, on fait un petit document littéraire parce que c'est plutôt comme ça que je trouve qu'on doit travailler avec une instance comme le CSE, ça ne peut pas être qu'un document, je

dirais, qui sert à une présentation. Il faut qu'à un moment donné on puisse quand même formaliser par écrit avec de vraies phrases, des verbes... En tout cas, je le sens quand même assez comme ça, mais je peux me tromper. Comme on fait ce travail-là finalement de présentation pour les CSP qui normalement ont lieu en amont, là ça a été un peu décalé, d'ailleurs suite à un certain nombre de demandes de plusieurs OS, on se dit qu'on donne le document littéraire et si nécessaire et si on a fait une CSP et s'il y a un document plus pédagogique, parce que parfois un bon schéma ça vaut mieux que trois ou quatre pages d'écrits, on le joint en plus. Il n'y aura pas d'ambiguïtés et finalement, pour certains, le document littéraire ça va mieux et pour d'autres c'est le schéma qui va mieux parce qu'on n'est pas tous faits pareil. L'idée étant, pour terminer, qu'il y a une appréhension la plus grande possible déjà de la problématique et qu'on vous présente comment nous on entend la travailler avec vous, bien sûr, dans le cadre des instances et au fil des groupes de travail. C'est toujours la même méthode. Tout ce qui a fonctionné par le passé et qui est jugé pertinent comme méthode de travail, je ne parle pas d'obtenir absolument un vote positif sur des réorganisations, ce n'est pas ça mon propos, mais qui est jugé pertinent où chacun peut regarder dans son secteur, dans son métier, l'impact et peut amener sa contribution et on l'a vu sur les dossiers escale l'an dernier par exemple. Pour nous, ça va dans le bon sens et c'est également facteur de prévention des RPS. Voilà, on considère qu'anticiper les choses est un atout et on va travailler la forme pour qu'il n'y ait plus d'ambiguïtés. Y a-t-il d'autres questions sur ce dossier ? Merci, merci à l'équipe de la Direction des opérations, effectivement quand un document est plutôt précis et assez complet, en tout cas dans cette première étape, ça permet au moins de donner des fondamentaux de la compréhension du sujet. Merci à vous deux et on va donc, en ligne droite avec ce dossier, puisqu'on a décidé, vous l'avez vu, d'initier une CSSCT pour travailler le sujet, une CSSCT mutualisée, donc on avait mis en point 6 la désignation des membres justement dans le cadre du projet sur la partie préopérationnelle. On est bien sur cette partie : comment fait-on cette entité préopérationnelle qui va s'intégrer entre la PCAS et le COP ? Je laisse la parole à Monsieur le Secrétaire.

## **6) Désignation des membres des CSSCT mutualisées prévues dans le cadre du projet de révision du processus de commande**

M. WATTEBLED, Secrétaire

Je ne sais pas trop ce que j'ai à dire, si ce n'est qu'on peut passer aux nominations des heureux élus et si on peut avoir officiellement les dates de ces CSSCT mutualisées, ce sera encore mieux.

M. RABIER, Président

La date n'était pas dans le dossier, Béatrice ? J'ai un doute. On n'a pas présenté la date dans le calendrier qu'a donné Philippe MAGDA ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Si, elles y sont.

M. RABIER, Président

Peux-tu la redonner ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Le 28 juillet.

M. RABIER, Président

28 juillet, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Oui, c'est la date qu'on avait eue.

Mme BULTHE, Relations Sociales

C'est le 13 octobre. On avait noté le point 6, désignation des membres des CSSCT mutualisées, parce qu'il y en a deux effectivement, une le 28 juillet et une le 13 octobre.

M. WATTEBLED, Secrétaire

C'est juste pour que ce soit notifié dans le PV, qu'on ait les deux dates. Au moins, il n'y aura pas de perte en ligne. Je ne sais pas comment on procède, Monsieur le Président. On laisse les représentants syndicaux décliner par OS ?

M. SERHANI, Relations Sociales

Oui, absolument. Chaque OS va désigner ses membres d'après le tableau que vous a envoyé, je pense, Béatrice.

M. WATTEBLED, Secrétaire

Tout à fait.

Mme LAMBERT, Relations Sociales

En revanche, si vous pouvez annoncer les noms assez doucement pour qu'on ait le temps de les noter, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, la CGT mandate :

- Delphine BASSEZ
- Fatima BOUKREDIA
- David WARTELLE
- Fabien SMAGHUE
- Christophe HOUEL
- Alexis GOUDEMANT
- Christelle CORBIN

Avez-vous eu le temps de noter ?

Mme LAMBERT, Relations Sociales

C'est parfait, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour SUD-Rail ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Pour SUD-Rail, étant donné qu'on respecte le triptyque de présentation des sujets négocié dans le cadre du RI, SUD-Rail présente pour ces CSSCT mutualisées :

- M. Anthony FRANÇOIS
- M. Sébastien MENSUEL
- M. Maxime LENFANT
- M. Rémy CORDIER
- M. Loïc SOUIN

Merci, terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Christian, pour l'UNSA ?

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

L'UNSA mandate pour le point 6 :

- M. Jacky LEMOINE
- Mme Agnès COQUERIAUX
- M. Philippe HONVAULT
- Mme Pauline DEBAST

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Christian. Pour FO ?

M. DELECOEULLERIE, FO

Pour FO, ce sera :

- Mme Christine DEDISSE

M. SERHANI, Relations Sociales

OK, merci.

Mme BULTHE, Relations Sociales

C'est bon pour moi, mais vous ne désignez qu'un seul membre ?

M. DELECOEULLERIE, FO

J'ai eu Christine DEDISSE qui me dit que ça ne serait pas elle.

Mme DEDISSE, FO

J'ai eu les noms, en fait ce sera :

- M. Yannick VELAY
- Mme Ludivine LEFEVRE

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Christine. Sébastien pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Avant de désigner nos membres, j'aurais une petite question. On a reçu un mail hier de Béatrice qui nous parlait d'une CSSCT le 16 juillet. Donc il faudrait bien noter que c'est le 28 et non le 16.

M. SERHANI, Relations Sociales

Ce n'est pas la même CSSCT.

Mme BULTHE, Relations Sociales

C'est le point 7 pour la CSSCT du 16 juillet et là nous sommes au point 6 de l'ordre du jour.

M. VÉZARD, RS CFDT

Ok, d'accord. Donc ça sera :

- M. Jean-Christophe DUMONT
- M. Didier FACON

Mme LAMBERT, Relations Sociales

Parfait, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Élodie, peux-tu résumer l'ensemble des membres pour les CSSCT ?

M. ROTOLO, RS CGT

J'ai une question avant. En fait, comme tout le monde, on a sept mandatés, mais nous nous sommes arrangés pour que les sept soient présents le 28. Nous sommes en pleine période de congés protocolaires, est-ce qu'on pourra mandater des remplaçants pour les prochaines réunions ? Parce que nous ne sommes pas certains que l'ensemble de la délégation sera présent. Pour le 28 juillet, oui, mais pour la suite, nous ne sommes pas certains.

M. SERHANI, Relations Sociales

Bien sûr, David, si c'est nécessaire, nous verrons cela avec le secrétaire du CSE. Si toutes les organisations syndicales sont d'accord, je n'y vois pas d'inconvénients.

M. RABIER, Président

Je pense qu'on peut souhaiter cette souplesse collectivement. L'idée ce n'est pas d'être trop rigide avec la période des vacances. Vous, vous choisissez des gens en fonction de leurs compétences pour traiter le sujet, bien évidemment. Si d'aventure, pour x raisons, il y a des changements de dates, des impossibilités quelconques... en revanche il faut que l'ensemble des OS... il ne faut pas qu'on me dise, si vous voulez, que ce n'est pas normal, que certaines OS ont triché, n'ont pas respecté le truc. Il faut qu'on soit entre nous honnêtes à se dire qu'il peut y avoir un peu de souplesse en respectant le nombre prévu dans les CSSCT. Je fais cela si tout le monde en est d'accord.

M. SERHANI, Relations Sociales

Est-ce que l'ensemble des organisations syndicales est d'accord ? Pour SUD-Rail ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Concernant SUD-Rail, on espère que les désignés seront présents le 28 juillet. On est plutôt favorable à cette proposition.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour l'UNSA ?

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour l'UNSA, c'est pareil, nous avons contacté les quatre membres pour savoir s'ils étaient bien là le 28 juillet, mais s'il y avait un souci, il faut toujours se garder cette possibilité de les remplacer par des gens compétents, comme Monsieur RABIER le disait, pour justement que ça fonctionne bien.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour FO ?

Mme DEDISSE, FO

Idem pour FO, j'avais déjà contacté les deux personnes concernées, normalement elles devraient être présentes le 28 juillet.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour la CFDT ?

M. TAILLEZ, CFDT

En fait, il n'y a pas de soucis. Sauf que je tiens juste à rappeler une chose, c'est que c'est la Direction qui s'est bridée avec le RI sur les remplacements en CSSCT et non les organisations syndicales. Je voulais juste rappeler ça.

M. SERHANI, Relations Sociales

Julien, c'était pour ça ta prise de parole ?

M. TAILLEZ, CFDT

Oui, c'était pour ça.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord. Je préfère qu'on acte cela ensemble au niveau de toutes les organisations syndicales.

M. RABIER, Président

Ça fait partie des points de retour d'expérience, Monsieur TAILLEZ, on est d'accord. On avait fait ce RI dans des délais courts, donc on a tous dû travailler rapidement. Vous vous souvenez du contexte.

M. TAILLEZ, CFDT

On n'a pas travaillé rapidement là-dessus, nous avons eu de longs débats. On n'était pas d'accord avec vous sur ce sujet-là, on avait demandé des remplaçants parce qu'on se doutait que sur certaines périodes ça allait être compliqué et vous êtes restés



fermés. Vous n'avez pas voulu qu'on acte les remplaçants à l'époque. J'ai une bonne mémoire, Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président

Oui, c'est vrai, mais je me suis assoupli, vous l'avez noté.

M. SERHANI, Relations Sociales

Élodie, tu veux bien relire les noms des participants pour ces CSSCT ?

Mme LAMBERT, Relations Sociales

Pour la CGT, nous aurons :

- Mme Delphine BASSEZ
- Mme Fatima BOUKREDIA
- M. David WARTELLE
- M. Fabien SMAGHUE
- M. Christophe HOUEL
- M. Alexis GOUDEMAMAND
- Mme Christelle CORBIN

Pour SUD-Rail, nous aurons :

- M. Anthony FRANÇOIS
- M. Sébastien MENSUEL
- M. Maxime LENFANT
- M. Rémy CORDIER
- M. Loïc SOUIN

Pour l'UNSA, nous aurons :

- M. Jacky LEMOINE
- Mme Agnès COQUERIAUX
- M. Philippe HONVAULT
- Mme Pauline DEBAST

Pour FO, nous aurons :

- M. Yannick VELAY
- Mme Ludivine LEFEVRE

Pour la CFDT, nous aurons :

- M. Jean-Christophe DUMONT
- M. Didier FACON

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Élodie. Bien sûr, le référent CSSCT est membre de droit. Nous pouvons passer au point suivant.

M. RABIER, Président

Merci, Karim.

## **7) Désignation des membres de la CSSCT Production et Evolution des Services et de la CSSCT Service en vue d'une CSSCT mutualisée pour une réunion commune avec l'Axe Nord dans le cadre du projet de création secteur Paris Nord de la Direction De Lignes TER Paris HDF**

M. RABIER, Président

Pour ce point, je vais faire une petite introduction parce que ça ne se passe pas forcément comme on avait pu l'imaginer. Je vous raconte les différents faits qui ont amené à l'écriture de ce point et au rectificatif qu'on a dû faire avec le secrétaire adjoint. Je crois que c'est en CSSCT Service qu'à un moment donné cette idée de réunir au fond une réunion commune entre la CSSCT de l'Axe TGV et les nôtres a été émise. Cette proposition m'est parvenue. C'est une réunion qui n'est pas nécessairement prévue dans les textes, dans les lois ou dans le Code du travail, mais ce n'est pas parce que ce n'est pas prévu que c'est interdit. En tout cas, moi je suis assez à l'aise avec ça. Dès lors qu'on est sur sujet commun entre l'Axe et nous et sur Paris on sait que c'est un sujet qui fait débat et qui nécessite un travail assez important. Fort de cette proposition que j'ai trouvée plutôt intéressante pour tout vous dire, que j'ai soutenue. L'ordre du jour avait déjà été envoyé pour aujourd'hui, l'équipe de Karim et Béatrice s'est rapprochée de Monsieur WATTEBLED et on a mis cela à l'ordre du jour parce que ça supposait, chez nous, pour pouvoir faire une réunion commune, déjà qu'on mette en CSSCT commune mutualisée. Ensuite, on devait travailler avec l'Axe. En fait, pour ne rien vous cacher, on a été surpris que l'Axe ne voie pas les choses de la même manière. Quand je dis l'Axe, je parle de la Direction de l'Axe. Ils ne voient pas les choses de la même manière parce qu'ils ont un mode de fonctionnement qui n'est quand même pas du tout comme le nôtre dans le fonctionnement de la Commission SSCT. En réalité, nous, on est plutôt dans cette logique, que je réaffirme et qui pour moi est intéressante, de Commission qui travaille en amont et qui débroussaille un petit peu les sujets, qui les instruit avant le dossier final en CSE et avec des gens quand même un peu plus... c'est pour ça qu'on a fait des CSSCT plutôt métiers. L'Axe TGV, en réalité, ne fonctionne pas comme ça. Ils n'ont qu'une CSSCT et, dans tous les dossiers de réorganisation, elle n'est pas forcément utilisée en amont du projet où c'est plutôt les élus du CSE qui travaillent. Elle vient plutôt, je dirais, en aval du projet, une fois qu'il est voté s'il doit y avoir une consultation. Elle vient plutôt, on va dire, parfaire le sujet. Donc ils sont sur une logique de fonctionnement qui est très différente, en tout cas dans le calendrier d'intervention de ces CSSCT pour des dossiers de réorganisation comme celui-là. Une fois qu'on a expliqué cela cette semaine, vous pourriez dire « vous êtes un petit peu naïf, Monsieur RABIER, vous auriez quand même pu appeler l'Axe avant même de mettre le point ». En fait, on a voulu rapidement, nous, donner sens à cette proposition. On avait d'ailleurs fixé la date du 16 juillet pour ne pas trop attendre et on s'est rendu compte que ce n'est pas la manière de faire des dirigeants de l'Axe et du règlement intérieur de l'Axe et de leurs pratiques. Moi, je ne suis pas en train de dire qu'ils ont raison ou qu'ils ont tort. Je dis que cette solution qui a été émise par certains en CSSCT Service, que nous soutenons sinon je n'aurais pas fait un rectificatif à l'ordre du jour, n'est pas en l'état en tout cas recevable par l'Axe. Après, j'ai réfléchi, il y a plusieurs options. Soit on se dit que ça peut quand même faire sens chez nous parce que ce n'est pas inintéressant que nos deux CSSCT, en plus de ce qui s'est déjà passé, puissent à un moment donné y travailler, mais je sais que ce n'est pas du tout la demande qui est faite à travers ce

point 7 sur lequel on avait apporté un avis favorable. On en est là, moi je pense que ce point serait plutôt à ajourner compte tenu du fait qu'on ne peut pas organiser une réunion commune. J'ai envie de vous dire, c'est un peu comme ça qu'en tout cas on m'a donné quelques arguments, c'est comme quand on échange entre nous, si l'Axe TGV était venu me demander « on voudrait qu'il y ait une réunion commune a posteriori », on aurait sans doute eu, nous, une réaction en disant « non, ce n'est pas comme ça qu'il faut travailler, les commissions bossent avant, elles font des aménagements, c'est bien avant le vote du CSE ». On aurait, nous aussi, défendu notre manière de fonctionner comme ils défendent la leur, donc moi je ne suis pas dans le jugement, ils ont tort ou ils ont raison ou on est plus intelligents que les autres. Je suis en train de vous dire que le point 7, il n'y a pas de convergence, les conditions ne sont pas remplies pour qu'on puisse organiser une réunion commune d'une CSSCT mutualisée pour laquelle on vous demandait de désigner des membres et avec la CSSCT de l'Axe Nord. Donc moi je pense qu'il faut ajourner ce point et voir si plus tard on peut le remettre ou pas, s'il y a un changement de posture, si on doit faire ce type de réunions un peu plus tard, si c'est nécessaire ou pas. Je vous donne les faits.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur HOUEL.

M. HOUEL, CGT

Pour en revenir sur ce projet de CSSCT mutualisée qui a échoué, ça avait été demandé à la CSSCT Traction notamment parce qu'à travers le dossier de 68 pages qu'on a reçu, on n'a pas les données emploi côté TGV, donc il y a un moment où il est très difficile de parler d'une réorganisation parce qu'on ultraspécialise encore dans ce dossier, on sépare TER et TGV, mais on ne sait pas si, au détour de cela, il y aura des suppressions de postes et tout. Donc il y a une importance quand même légitime à avoir toutes ces données-là, sinon ça ne sert à rien de discuter sur un tel projet. C'est difficile pour nous. Terminé.

M. RABIER, Président

Oui, Monsieur HOUEL, je vous dis que j'avais accueilli ce souhait d'une réunion commune favorablement. Je ne vais pas vous dire l'inverse aujourd'hui. Sinon, je n'aurais pas fait mettre ce point à l'ordre du jour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur LAMBERT ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Effectivement, la demande avait été faite en CSSCT Service puis rappelée en CSSCT Traction. Un petit mot quand même sur ce que vous avez dit, les éléments qu'on a pu vous rapporter de l'Axe Nord. J'avais fait la proposition au référent CSSCT côté Axe Nord et j'en avais discuté avec les élus SUD de l'Axe Nord et ils trouvaient quand même l'idée assez intéressante. Quant à dire qu'ils font travailler leur CSSCT après la présentation des projets, je suis totalement surpris. Alors c'est vrai qu'ils ont un mode de fonctionnement différent avec des commissions locales, mais en tout cas les CSSCT ne travaillent pas après les dossiers. À mon avis, c'est juste l'Axe qui ne veut pas travailler en commun avec nous. Moi, je vous demande de procéder à la désignation parce qu'après en avoir débattu avec les élus SUD de l'Axe Nord, je pense

qu'ils vont intervenir. D'ailleurs, je pense, mais je vais leur en faire la demande puisque je viens d'apprendre le refus, auprès de leur Direction pour que cette réunion ait lieu. Je fais la proposition peut-être qu'un courrier unitaire parte à la Direction de l'Axe Nord. En tout cas, je vais dire « je » puisque j'avais fait la demande en CSSCT Service, mais il n'est pas question pour l'instant de lâcher cette envie d'avoir une CSSCT mutualisée. Je ne sais pas comment cela fonctionne au niveau juridique et ce que ça coûte de faire une désignation même si une réunion n'a pas lieu après, mais si c'est possible j'aimerais que la désignation soit faite. Je vous le dis, il y aura une intervention a minima des élus SUD-Rail de l'Axe Nord et si les autres OS sont d'accord, une intervention unitaire auprès de l'Axe Nord pour que cette réunion commune ait lieu. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Je n'ai pas à dire ce que doivent faire les différentes organisations syndicales par rapport à l'Axe. Je peux simplement vous dire que cette réunion commune qui n'existe pas au sens légal de fonctionnement d'une instance qui maintenant est faite par activité, mais elle n'est pas interdite. C'est bien pour ça qu'on avait, nous, imaginé qu'elle puisse avoir lieu. Je rejoins les différentes interventions, cela peut donner du sens. On est dans une interface entre deux activités. Tout ce qui permet de bien comprendre un dossier compliqué, ça va dans le bon sens. Je vous dis simplement, et je répète ce que j'ai dit en préambule, quand bien même, nous, et ça ne me dérange pas qu'on désigne les gens, à l'heure où je vous parle, je pèse mes mots, à l'heure où je vous parle, la Direction de l'Axe ne souhaite pas organiser cette réunion commune. Peut-être qu'il y aura un changement de posture, peut-être suite à votre interpellation, peut-être que suite au CSE du 29, de lundi, les choses évolueront. Donc on peut désigner, mais je ne peux pas vous donner la garantie de la date que nous avons, nous, imaginée et encore moins que l'Axe va revoir sa position. C'est tout ce que je dis, mais ça ne me dérange pas du tout qu'on désigne les gens au niveau juridique. En tout cas, je parle sous le contrôle de notre juriste Camille THIEBAUT si elle a des éléments là-dessus, mais je n'ai pas de problèmes par rapport à cela à titre personnel.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour moi, la désignation de la CSSCT mutualisée n'engage à rien sur une réunion commune, donc pour moi on peut faire la désignation. Monsieur ROTOLO voulait intervenir également.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, on en avait discuté avant, nous ne sommes pas opposés au report de ce point en attendant de trouver une solution, mais il faudra trouver une solution. Nous, ce qui nous dérange aujourd'hui c'est de mandater des camarades sans connaître les tenants et aboutissants, sans connaître les dates de la CSSCT, tout en sachant qu'elle n'aura peut-être jamais lieu. Pour la délégation CGT, on préférerait mandater à partir du moment où on sera sûrs qu'il y a vraiment une CSSCT mutualisée. Si c'est pour mandater juste pour mandater et après que ça ne serve à rien, on n'y trouve pas d'intérêt, mais après vous prendrez une décision, Monsieur RABIER, en fonction des avis des uns et des autres. Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Y a-t-il d'autres interventions ? Parce que j'entends la position de la CGT qui dit que si ça ne sert à rien, ce n'est pas la peine, je résume un peu votre propos Monsieur ROTOLO, et j'entends la position de la délégation SUD-Rail qui voudrait le faire quand même parce que les choses pourraient bouger d'ici quelque temps et tout ce qui est fait est fait et cela permet d'être prêts. Est-ce que les autres délégations ont un avis, une expression à ce sujet ?

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Moi, personnellement, ça ne me gêne pas de désigner. Au moins, si jamais ça se fait, je suis assez d'accord sur le fait, comme l'a dit Monsieur LAMBERT tout à l'heure, si ça venait à se déclencher le 16 juillet quand même on n'aurait pas la possibilité de se revoir pour pouvoir faire les désignations. Maintenant, le point est à l'ordre du jour donc je ne vois pas pourquoi on ne désignerait pas. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord. Pour FO et la CFDT ?

Mme DEDISSE, FO

Moi je ne vois pas non plus... j'ai les noms aussi, donc ça ne me dérange pas de les désigner là. Comme Christian le disait, au moins ça serait fait.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci.

M. TAILLEZ, CFDT

Idem, on a les noms donc il n'y a pas de sujet.

M. RABIER, Président

Ce que j'ai envie de vous dire, ça n'engage à rien, le bon sens... si d'aventure ça change, je dis cela à Monsieur ROTOLO qui est plutôt hésitant, si d'aventure ça change et qu'on n'arrive pas à le faire ou qu'on le fait sous une autre forme... parce qu'en fait c'est aussi un problème de date, en plein mois de juillet... avec les noms qu'on a choisis. J'imagine que vous aviez prévu des noms par rapport à mi-juillet. On a vu que nous étions capables d'être souples pour le 28 juillet, nous pouvons toujours l'être pour plus tard. Leur CSE est le 29 donc si ça se trouve la semaine prochaine il y aura un revirement. C'est la liberté de ne pas être pris, on ne va pas refaire un CSE, vous imaginez bien que, pour donner quelques noms, ça n'a pas de sens. Ce qu'on peut se dire, en tout cas moi je vous en fais la proposition : on désigne et si ce n'est pas la bonne date et si ça ne ressemble à rien, on recommencera. Si on doit refaire un truc avec d'autres personnes et d'autres dates... Si c'est un problème d'agenda, Monsieur ROTOLO, il n'y a aucun problème à recommencer une désignation ou à changer une désignation que vous auriez faite aujourd'hui à un prochain CSE et on rajoutera ce point dans les informations du secrétaire. Je n'ai aucun souci avec cela. Nous, on est en train de trouver une solution pour travailler un sujet un peu compliqué en interface avec deux CSE, je ne pense pas qu'il faille qu'on se bride. Finalement, ça ne peut être qu'utile. Il n'y a pas de pièges à désigner, quand bien même on n'arrive pas à mettre en œuvre cette réunion commune. Voyez-vous un autre piège, Monsieur ROTOLO ?

M. ROTOLO, RS CGT

Non, je n'y voyais pas un piège, mais comme vous l'avez dit, forcément on va mandater des gens qui étaient présents à cette réunion et forcément si on n'avait pas la possibilité de changer les noms, ça aurait été difficile pour nous puisque, comme vous l'avez dit, il y a les congés protocolaires, mais vu les conditions et la position de l'ensemble des OS, nous désignerons bien sûr nos mandatés puisque c'était prévu à la base.

M. RABIER, Président

Très bien. Écoutez, on refait le même exercice.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous allons donc procéder au vote. Élodie, tu nous dis quand tu es prête.

Mme LAMBERT, Relations Sociales

Vous pouvez y aller.

M. SERHANI, Relations Sociales

Ok. Pour la CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

La CGT mandate :

- David WARTELLE
- Fatima BOUKREDIA
- Éric ESPINOUSE
- Laetitia MAHIEUX
- Christelle CORBIN

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour SUD-Rail ?

M. GRANDÉ, RS SUD-Rail

Pour SUD-Rail, en espérant que les organisations syndicales arriveront unitairement à faire changer l'avis de l'Axe Nord lundi, nous désignons :

- M. Anthony FRANÇOIS
- M. Maxime LENFANT
- M. Loïc SOUIN

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Stéphane. Pour l'UNSA ?

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour l'UNSA, il y aura :

- M. Jacky LEMOINE
- M. Philippe HONVAULT
- Mme Pauline DEBAST

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Christian. Pour FO ?

Mme DEDISSE, FO

Pour FO, ce sera également :

- M. Yannick VELAY
- Mme Ludivine LEFEVRE

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pour la CFDT, ça sera :

- M. Jean-Christophe DUMONT
- M. Didier FACON

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Élodie, peux-tu faire un résumé ?

Mme LAMBERT, Relations Sociales

Pour la CGT, nous aurons :

- M. David WARTELLE
- Mme Fatima BOUKREDIA
- M. Éric ESPINOUSE
- Mme Laetitia MAHIEUX
- Mme Christelle CORBIN

Pour SUD-Rail, nous aurons :

- M. Anthony FRANÇOIS
- M. Maxime LENFANT
- M. Loïc SOUIN

Pour l'UNSA, nous aurons :

- M. Jacky LEMOINE
- M. Philippe HONVAULT
- Mme Pauline DEBAST

Pour FO, nous aurons :

- M. Yannick VELAY
- Mme Ludivine LEFEVRE

Pour la CFDT, nous aurons :

- M. Jean-Christophe DUMONT
- M. Didier FACON

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Élodie. Raphaël, nous pouvons continuer l'ordre du jour.

M. RABIER, Président

Merci à tous. Nous passons au point trimestriel sur la santé sécurité et conditions de travail. Côté Direction de la sécurité, c'est Christian PERCEBOIS qui est présent.

## **8) Point SSCT (2<sup>ème</sup> trimestre 2020)**

M. PERCEBOIS, pôle sécurité

Bonjour à tous.

M. RABIER, Président

Bonjour, Christian, on te laisse la parole.

M. PERCEBOIS, pôle sécurité

Vous avez tous le support pour ce deuxième point trimestriel de l'année 2020 qui porte sur les mois de janvier à mai. On va commencer par l'accidentologie. Au niveau accidentologie, on a des chiffres forcément bien inférieurs à ceux de l'année dernière sur la même période en raison de la crise sanitaire et bien sûr du trafic qui a été très fortement diminué. On compte, sur les mois de mars, avril et, mai, six accidents du travail. On a eu aussi, ça a été traité en CSSCT Service, des difficultés de transmission des dossiers à la CPR donc suite à la crise sanitaire et suite à un problème qu'on avait sur l'ERC Nord-Pas-de-Calais au niveau du traitement administratif. Donc des mesures ont été mises en place et ça va résorber les soucis. Au niveau de l'accidentologie, donc le premier bilan qu'on pouvait faire, sur les 30 accidents du travail à fin mai avec arrêts, on retrouve des chutes, des douleurs sur les postures, des gens qui se font mal au dos sur certaines postures et donc les chutes c'était surtout dans les rames. On a des accidents de trajet qui ont nettement diminué, on en a très, très peu cette année. Je tiens à souligner qu'on n'a eu aucun accident grave du travail depuis le début de l'année par rapport à l'année dernière où à la même période on en avait déjà eu trois, tous au Technicentre. Voilà sur l'accidentologie du travail. Au niveau des actions de prévention, on continue ce qu'on appelait DuPont de Nemours, le nom officiel c'est plutôt transformations managériales. Donc il y a les quasi-accidents qui commencent à vraiment entrer dans les esprits. Donc ça, ça se fait surtout au niveau Technicentre, mais aussi maintenant de plus en plus dans les DDL et à l'ERC. On a un plan pluriannuel, donc c'est pareil, les actions se mettent en place avec les Infrapôles. Je tiens à rappeler par exemple qu'on avait un sujet sur le chantier du Maroc à l'entrée de Lille, il a été traité, nettoyage de la zone et débroussaillage cette semaine. On a une démarche, je pense que vous connaissez, mission prod. Ça aussi, ça a été un petit peu freiné dans la généralisation avec ces derniers mois, mais ça va reprendre. Le sophrologue aussi qui, dans cette période un petit peu difficile, a été un peu sur tous les fronts en recevant pas mal d'agents. On a les actions sur les forums aussi, des forums au Matériel, ça a été évoqué hier en CSSCT, sur PRAP par exemple, gestes et postures. Ils vont se mettre en place au niveau service, ça va plutôt être des forums sur tout ce qui est déplacements, accidents de plain-pied et je rappelle qu'on va faire la promotion des chaussures de travail qui sont maintenant au catalogue, au contrat-cadre, pour les agents en relation client. Puis aussi quelque chose qui se met



également en place avec l'aide des CBORM, on va faire un petit livret, on ne sait pas encore bien la forme que ça va prendre, mais pour faire un inventaire des zones à risques dans les trains où on sait que... passage d'aiguille par exemple, on risque d'être déséquilibré. Avec la bonne pratique qui sera, dans ces zones-là, de se tenir et d'avoir trois points d'appui. Voilà, c'était un point sur les différentes actions de prévention qui sont envisagées pour cette année. Formation sécurité, avancement du PAPACT, pareil, ça a été mis en pause. Ça avait été présenté, je pense, une sensibilisation sur les risques psychosociaux et la conduite du changement. Donc à partir du mois de septembre, ça va reprendre pour les managers. On a aussi, ça avait débuté aussi, la coactivité, on reprend en formation les DPX sur la coactivité. Puis, bien sûr, tout ce qui était plans de formation et avancement du PAPACT ont pris du retard avec ces trois mois de confinement. Les documents uniques ont été mis à jour, ça, on en avait discuté lors des différents CSE, avec ce qu'on appelle des génériques qui avaient été édités par la Task Force et que nous aussi, au niveau régional, nous avons mis à jour. On a les protocoles locaux qui ont été discutés et qui sont intégrés aussi dans les documents uniques. Pour l'instant, on n'a pas de nouvelles mesures, donc on reste tel quel avec ces documents uniques et bien entendu, s'il y a de nouvelles normes sanitaires établies, il y aura des modifications dans les documents uniques. Voilà un petit peu le point que je pouvais faire de la situation SST pour ce CSE. Avez-vous des questions ?

M. RABIER, Président

Peut-être un commentaire général, Christian, si tu le veux bien. La crise sanitaire a monopolisé beaucoup d'énergie de toute part, mais elle ne doit pas nous faire oublier qu'il y a malheureusement les risques existants, classiques qui sont toujours présents. Il ne faut pas croire que d'un seul coup tout cela serait derrière nous et que ça ne reviendrait pas. On se le dit, les actions qu'on avait envisagées, et tu l'as bien indiqué, doivent à un moment donné reprendre. Sur ce sujet, pourquoi avaient-elles été repoussées ? Parce qu'on avait aussi des complexités pour les organiser, les salles... toutes les méthodes pédagogiques, ce n'est pas toujours facile de tout faire à distance même si on avait des dispositions. On a donc repris progressivement tout cela. J'en profite pour vous dire aussi qu'en termes de distanciation sociale des deux réunions, il y a eu des ouvertures qui ont été faites par l'entreprise avec cette norme de pas plus de dix, vous le savez, qui nous conduit encore à faire des réunions à distance. Moi, j'ai eu beaucoup de réflexions aujourd'hui de plusieurs intervenants sur le fait que ce n'est pas pareil une réunion où on est tous à distance et une réunion en salle, je partage volontiers cela avec vous. Nous, nous sommes ouverts, et je vais en parler aux présidents de CSSCT, en tout cas c'est une souplesse qui est donnée par l'entreprise aujourd'hui, si on a des salles suffisamment grandes, elle nous autorise à éventuellement dépasser ce nombre de dix. Donc pour moi, je vois les CSSCT par exemple, on évoquait tout à l'heure sur l'histoire ÉTER, si on doit par exemple organiser une CSSCT, ça veut dire vingt avec la Direction, si on est capable d'avoir une salle où l'on peut être quarante... parce que c'est ça que ça veut dire. Il y a quand même toujours cette distance physique de 4m<sup>2</sup> autour de chaque personne. Si nous sommes capables de trouver une salle qui permette une réunion physique, il y a cette ouverture. Je préfère vous le dire parce qu'on n'y arrive pas, nous sommes déjà très serrés, vous le savez, avec les deux salles quand on est en CSE, par contre en CSSCT, c'est peut-être quelque chose de possible en attendant qu'on soit complètement libérés de cette contrainte dans les semaines ou mois à venir, je

l'espère en tout cas, ça voudra dire que les risques du COVID seront encore plus faibles qu'aujourd'hui. Tout cela pour vous dire qu'on doit reprendre maintenant le cours normal des actions, le PACT... et que les sujets SST nous mobilisent. On a une accidentologie du travail qui est quand même très présente dans l'entreprise et souvent liée à du facteur humain. Il faut que l'on continue nos actions là-dessus et c'est ce que vient d'indiquer Christian PERCEBOIS, de la même manière sur les risques classiques d'exploitation ferroviaire. Le fait qu'on ait eu une réduction du plan de transport mécaniquement, quand vous avez tous les gens qui ne peuvent pas venir au travail, mécaniquement vous avez moins d'accidents du travail ou autres, mais avec la reprise normale du plan de transport dans les jours qui viennent, nous pouvons être amenés à penser que malheureusement on va retrouver un niveau d'accidentologie du travail qui peut être bien différent de ce qu'on a connu les semaines et mois qui précèdent avec cette crise.

M. SERHANI, Relations Sociales

Il y a deux demandes de parole. Monsieur SMAGHUE et Madame BASSEZ.

M. SMAGHUE, CGT

Je voulais intervenir sur la CSSCT Matériel. Effectivement, on regrettait quand même la non-présence du médecin parce qu'il y avait quand même des débats à avoir sur la mise en place de certaines choses et on avait besoin d'informations. Notamment sur la mise en place de certaines formations gestes et postures et autres. C'est quand même un peu compliqué de pouvoir faire changer les choses déjà décidées. Ensuite, c'est quand même pour faire de la prévention des risques, comme on a débattu tout à l'heure de consultations CSE. On a appris donc hier en CSSCT, excusez-moi, mais une réorganisation notamment sur le Mouvement et on a posé la question de passage en CSE au président et il ne nous a pas encore vraiment répondu donc je vous pose la question. Je reviendrai après sur le problème de CSSCT. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame BASSEZ.

Mme BASSEZ, CGT

Bonjour Christian. J'ai deux ou trois questions. Je voulais savoir où en sont les six dossiers d'accident du travail qui n'étaient pas traités sur l'UO du Hainaut et je voudrais savoir ce qu'il s'est passé parce qu'il va falloir veiller à ce que ça ne se reproduise pas. Ensuite, je voudrais savoir ce que tu considères comme un accident grave.

M. PERCEBOIS, pôle sécurité

Je vais répondre tout de suite. Sur les dossiers pour le Hainaut, ils ont tous été envoyés fin mai, complets en plus. Ce qui a été mis en place c'est que maintenant dès qu'il y a, ce n'était que sur l'UO du Hainaut, mais c'est surtout sur l'ERC Nord-Pas-de-Calais qu'on a cette problématique. Dès qu'il y a une alerte, un avis immédiat, le bureau administratif mutualisé prend contact avec le manager et comme ça il sait exactement où en est le dossier, s'il y a une déclaration qui est faite et ensuite au niveau de la transmission. Donc c'est pris en charge dès la connaissance du fait par l'administratif. Ça, c'était le premier point. Deuxième point, les accidents graves, on considère comme un accident grave, première chose tout ce qui est électrisation, cela fait partie de cette

catégorie, et ensuite dès qu'il y a une hospitalisation et une incapacité permanente. C'est bien défini.

Mme BASSEZ, CGT

Dans le RH 805 qui définit cela, l'indice de gravité c'est s'il y a une séquelle ou la mort en gros. Donc je voudrais que tu modifies ta présentation puisque dans les accidents du travail qui n'avaient pas été traités sur le Hainaut, parce que c'était bien dans le Hainaut qu'il y avait un problème, il y a un agent de manœuvre qui est à plus de trois mois d'arrêt, qui a eu une opération et qui aura potentiellement des séquelles.

M. PERCEBOIS, pôle sécurité

D'accord. Je vais me renseigner.

Mme BASSEZ, CGT

Oui. Je ne sais pas s'il a repris le boulot, je ne pense pas. Ensuite, petite question par rapport à une communication que nous avons reçue le 18 juin où l'on parle de heurts par circulation. Je ne sais pas de quoi on parle. Accidents de plain-pied, dénivellation 29 %, manipulations d'objets 19 %, atteintes aux personnes 16 %, heurts par circulation 16 %. Peux-tu me donner des précisions s'il te plaît ?

M. PERCEBOIS, pôle sécurité

Je n'ai pas vu cette communication donc je ne peux pas te répondre, je suis désolé.

Mme BASSEZ, CGT

D'accord...

M. PERCEBOIS, pôle sécurité

Je vais me renseigner, je vais voir.

M. RABIER, Président

Peut-être pour répondre à Monsieur SMAGHUE parce qu'il y a eu quelques questions. Le médecin du travail est bien évidemment invité à chaque Commission Santé Sécurité Conditions de Travail, c'est une évidence. Après, j'ai envie de vous dire, comme auparavant quand il y avait des instances CHSCT, ils doivent organiser leur emploi du temps... pour pouvoir être présents dans les Commissions aujourd'hui ou anciennement dans les CHSCT, mais ils sont systématiquement invités, bien évidemment. Après, sur cette réorganisation du Mouvement, c'est ça que j'ai entendu, je vais me rapprocher d'Arnaud RAMACKERS, je ne peux pas comme ça vous dire de quoi il s'agit tant qu'il ne me l'a pas présenté. Si c'est quelque chose d'important qui a des conséquences... sur les conditions de travail, évidemment que... c'est comme d'habitude, il n'y a pas un traitement particulier pour tel ou tel établissement. C'est le sujet qu'on analyse et ses conséquences, comme on l'a dit tout à l'heure d'ailleurs pour la partie outillage, un peu nouveaux outils technologiques, ce sont les mêmes questionnements, les mêmes analyses qu'on doit faire en amont et ensuite traiter ces sujets-là avec l'instance compétente, la commission et le CSE. C'est dans quel UO votre sujet Monsieur SMAGHUE ? Calais ?

M. SMAGHUE, CGT

Non, Monsieur le Président, c'est Lille Fives.

M. RABIER, Président

D'accord.

M. SMAGHUE, CGT

Pour le coup, le président de la CSSCT, le directeur de l'établissement, ne nous a pas donné de réponse. Il a botté en touche on va dire.

M. RABIER, Président

Je me rapproche de lui. Je ne peux pas vous dire « oui », « non », « peut-être », sans savoir exactement de quoi il s'agit. Vous comprenez bien que si c'est « on modifie la JS de dix minutes parce que la rentrée d'engins moteurs... » évidemment qu'on ne va pas en faire toute une affaire. En revanche, s'il s'agit de dire « on était douze, on passe à cinq et d'un seul coup il y a les nuits alors qu'avant il n'y en avait pas », tout dépend du sujet, comme d'habitude.

M. SMAGHUE, CGT

Je suis d'accord avec vous.

M. RABIER, Président

Je me rapproche d'Arnaud RAMACKERS. Peut-être que lui-même n'avait pas fait cette analyse complètement et c'est pour ça qu'il n'a pas pu vous répondre. On traite cela rapidement.

M. PERCEBOIS, pôle sécurité

J'ai la réponse concernant la communication du 18 juin. Donc en fait il y a un problème de libellé, « accidents par heurts », il faut en fait comprendre : accidents de personnes par heurts par circulations. Ils n'ont pas tout dit dans le titre. Ce sont les accidents de personnes, 17 % d'accidents de personnes.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas le salarié, fort heureusement, qui est en accident par une circulation ferroviaire, c'est une personne qui a choisi le train pour mettre fin à ses jours, c'est plutôt ça ?

M. PERCEBOIS, pôle sécurité

Oui, oui, c'est tout à fait cela, c'est cette catégorie-là.

M. RABIER, Président

Est-ce que ça répond à votre question, Madame BASSEZ ?

Mme BASSEZ, CGT

Oui, mais c'est quand même étonnant. J'entends l'explication et ça rassure quelque part, mais c'est quand même étonnant d'avoir dans ce genre de communications une approximation pareille.

M. PERCEBOIS, pôle sécurité

Oui, je ferai un rappel à la communication qui a fait le texte. Ce n'est pas les éléments que nous avons donnés. Ils n'ont pas retranscrit exactement la même chose, le libellé exact a son importance.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous n'avons pas d'autres demandes de parole, Raphaël.

M. RABIER, Président

Écoutez, il est presque 16h40, nous avons eu une journée assez riche avec beaucoup de débats. C'était prévisible. Le sujet ÉTER c'est celui que je prends en priorité pour qu'on y donne une suite dès lundi, comme je m'y suis engagé tout à l'heure. Je reviendrai donc vers le secrétaire. Je reviens vers vous, Monsieur WATTEBLED ou vers Monsieur KIKOS ?

M. WATTEBLED, Secrétaire

Peu importe, Monsieur RABIER.

M. RABIER, Président

Vers le secrétaire et vers le référent suivant la solution qu'on choisit si on doit, ou pas, faire un CSE extra ou une CSSCT, mais effectivement il y a un certain nombre de points sur ÉTER qui... et j'ai bien entendu, je pense qu'on peut tous se dire ça, on a tous envie qu'ÉTER fonctionne, un ÉTER particulier cette année, mais on a envie qu'il fonctionne parce que c'est aussi le service public qu'on veut pour notre région et que veut l'Autorité Organisatrice. En fait, on converge tous sur l'idée qu'il faut faire quelque chose et surtout pas annuler une opération qui, quand même, est très populaire. Après, il ne faut pas que ça génère et ça, je le partage volontiers avec vous, que ça génère d'autres sujétions qu'on aurait du mal à maîtriser ou qu'on maîtriserait, mais avec difficultés et en curatif, c'est souvent ça que vous reprochez d'ailleurs à l'entreprise, c'est qu'on n'est souvent pas si mauvais que ça pour réagir, mais les efforts que vous pointez ça serait plutôt de les prévenir. C'est d'ailleurs tout l'enjeu sur l'accidentologie du travail, sur toutes ces difficultés... de plutôt prévenir que réagir. Je vous souhaite une bonne fin d'après-midi et un excellent week-end et je vous dis à très bientôt, merci beaucoup.

*La séance est levée à 16 h 40.*