

Comité Social et Économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE EXTRAORDINAIRE DU 21 JUILLET 2020

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
Mme LAMBERT, RS	
Mme THIEBAUT, RS	
Mme MARQUET, Direction de ligne TER Paris Hauts-de-France	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	Exc./Vote
M. KIKOS	CGT		Mme CORBIN	CGT	
Mme DERAÏN	CGT	E	M. WATTEBLÉD	CGT	
M. DECLERCQ	CGT		M. PIETTON	CGT	
M. FOURNIER	CGT	E	M. WILLAEYS	CGT	V
Mme BASSEZ	CGT		Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT		M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT	E	M. WARTELE	CGT	V
M. ESPINOUSE	CGT	E	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT	E	M. PARJOUET	CGT	V
M. LAMBERT	Sud Rail		M. MALANSKA	Sud Rail	V
M. MAGNIER	Sud Rail	E	M. FRANCOIS	Sud Rail	V
Mme MIET	Sud Rail		Mme RICHON	Sud Rail	
M. SOUIN	Sud Rail	E	M. HIAUX	Sud Rail	
M. LENFANT	Sud Rail	E	Mme PARENTY	Sud Rail	
M. EUDELINÉ	Sud Rail	E	M. PLATEAUX	Sud Rail	V
Mme RONGIER-JORE	Sud Rail		Mme PLESSY	Sud Rail	

Mme LE SAINT	UNSA Fédération		M. LEVENT	UNSA Ferroviaire	
Mme COQUERIAUX	UNSA Fédération		M. MASSE	UNSA Ferroviaire	
M. HONVAULT	UNSA Fédération		M. GAUDEAU	UNSA Ferroviaire	
M. MIENS	UNSA Fédération		Mme DUPRE	UNSA Ferroviaire	
Mme CORNET WIART	UNSA Fédération		M. LEMOINE	UNSA Ferroviaire	
M. TOURNAY	UNSA Fédération		Mme DE SOUSSA	UNSA Ferroviaire	
M. DELECOEULLERIE	FO		Mme ALEXANDRE	FO	
Mme DEDISSE	FO		M. FERTÉ	FO	
M. TAILLEZ	CFDT	E	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. LADERRIERE	SUD-Rail	Fédération des Syndicats des Travailleurs du Rail Solidaires, Unitaires et Démocratiques
Mme DEBAST	UNSA Ferroviaire	Union Nationale des Syndicats Autonomes Fédération des cheminots
M. FERTÉ	FO	FO
M. VEZARD	CFDT	Fédération des cheminots CFDT

Ordre du jour de la réunion du Comité Social et Économique
du mardi 21 juillet 2020

**1) Consultation (phase échanges) sur le projet d'intégration du secteur produit
train de Paris Nord à la DL TER PHDF**

5

La séance est ouverte à 9h30.

M. RABIER, Président

Je vous propose d'ouvrir cette séance du CSE extra du 21 juillet et je vous propose de commencer par l'appel.

M. ROTOLO, RS CGT

Bonjour. Pour la CGT, David WARTELLE remplace Christophe HOUEL, Pierre WILLAEYS remplace Laetitia MAHIEUX, Didier PARJOUET remplace Éric ESPINOUSE et Ludovic FOURNIER sera excusé. Merci.

M. RABIER, Président

Merci. Pour la délégation SUD-Rail ?

Pas de réponse de la délégation SUD-Rail.

M. RABIER, Président

Je vous propose de passer à la délégation UNSA, nous reviendrons après à SUD-Rail. Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Bonjour à toutes et tous. Pour la délégation UNSA Ferroviaire, la délégation est au complet. Terminé.

M. RABIER, Président

Merci. Pour la délégation FO ?

M. FERTÉ, RS FO

Pour la délégation FO, Monsieur DELECOEULLERIE et Madame DEDISSE sont présents.

M. RABIER, Président

Merci. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Bonjour, pour la délégation CFDT est présente Madame MANIER Virginie, Monsieur TAILLEZ est excusé et non remplacé et moi-même, Sébastien VÉZARD. Terminé.

M. RABIER, Président

Merci. Pour SUD-Rail ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Bonjour à tous et à toutes, je suis désolé, j'avais un problème de micro. Monsieur Anthony FRANÇOIS remplace Monsieur Ludovic MAGNIER, Monsieur Sylvain PLATEAUX remplace Monsieur Vincent EUDELIN, Monsieur Mickael MALANSKA remplace Monsieur Loïc SOUIN, Maxime LENFANT ne sera pas remplacé et comme l'Axe Nord nous a refusé une réunion de coordination pour parler du sujet, on a pris un RS issu de l'Axe Nord, Monsieur Jérémy LADERRIERE. Terminé.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur LAMBERT. Tout est noté. Les rappels d'usage pour cette réunion à distance : si vous avez quelques difficultés de connexion, vous attendez quelques secondes, ça revient ; on essaie de parler lentement ; on désactive bien le micro lorsqu'on ne s'exprime pas ; on n'utilise pas la caméra parce que ça joue sur la bande passante et sur la qualité. Je vous remercie.

1) Consultation (phase échanges) sur le projet d'intégration du secteur produit train de Paris Nord à la DL TER PHDF

M. RABIER, Président

Nous travaillons ce matin sur un sujet, un point unique, qui est l'intégration à la Direction De Lignes Paris Hauts-de-France du secteur produit train. J'ai donc à mes côtés Madame MARQUET, directrice de Lignes, pour les débats concernant ce dossier. Avez-vous des déclarations liminaires ?

M. ROTOLO, RS CGT

Exceptionnellement, pas de déclaration pour la CGT, mais nous ne manquerons pas d'intervenir pendant cette séance.

M. RABIER, Président

Merci. Pour la délégation SUD-Rail ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Pareil, nos questions porteront sur le sujet à l'ordre du jour, pas de déclaration.

M. RABIER, Président

Pour l'UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour l'UNSA également, pas de déclaration, nous porterons les questions au fur et à mesure de la réunion. Je vous remercie.

M. RABIER, Président

Pour la délégation FO ?

M. FERTÉ, RS FO

Pour la délégation FO, pas de déclaration non plus.

M. RABIER, Président

Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pas de déclaration également.

M. RABIER, Président

Très bien. Ce dossier a fait l'objet d'un calendrier qu'on avait déjà exposé dans un précédent CSE. Il a fait l'objet de deux CSSCT côté TER. Comme cela avait été rappelé par Monsieur LAMBERT, il y avait eu l'expression, dans ces CSSCT, d'une

réunion commune avec la CSSCT de l'Axe qui n'a pas eu lieu puisque, dans la procédure de fonctionnement du CSE côté Axe, ce ne sont pas des pratiques identiques aux nôtres. En revanche, ce dossier a fait également l'objet de concertations spécifiques de projet et même dernièrement d'une autre table ronde avec les organisations syndicales côté Axe qui avait vocation à retravailler ce sujet, en tout cas lever un certain nombre de doutes ou de questionnements là-dessus. Vous avez donc reçu un projet assez fourni il y a un peu plus d'une semaine. On vous avait présenté, Madame MARQUET, précédemment, les enjeux de ce projet. Les enjeux qui sont essentiellement des enjeux d'intégration finalement du service et de la production. Donc les agents qui sont aujourd'hui, vous le savez, sur Paris, tant côté Escale que Traction, travaillent en réalité pour TER dans leur grande majorité. Donc l'idée, qu'on avait exprimée il y a quasiment une année, c'est d'élaborer une organisation TER qui a débuté au 1^{er} février, mais qui n'est pas complète. D'où ce projet de terminer, je dirais, la construction de cette Direction de lignes avec l'ensemble de ces acteurs qui contribuent au TER. On a d'ailleurs eu beaucoup de débats dans les précédentes réunions sur le lien qu'il pouvait y avoir entre le fait d'appartenir à une organisation Voyages et l'ouverture à la concurrence et les conséquences de cette ouverture à la concurrence, notamment sur les transferts comme on l'a évoqué avec les organisations syndicales la semaine dernière. En réalité, on y avait répondu : l'organisation interne de l'entreprise n'a pas d'importance au regard de l'éventualité de la mise en œuvre de transferts si d'aventure nous perdions l'appel d'offres sur Paris-Beauvais. Ce qui compte, ce sont les tâches réellement effectuées par les agents et, en réalité, les tâches sont bien des tâches qui relèvent de TER. On vous l'a expliqué la semaine dernière, ce qui conduira donc l'entreprise, TER Hauts-de-France, dans le cadre de cette ouverture à la concurrence, à écrire à chacun des agents qui contribuent à TER, qu'ils soient d'ailleurs à Voyages aujourd'hui ou qu'ils soient déjà à TER aujourd'hui puisque c'est bien cela qui, fondamentalement, est important. C'était des questions qui étaient posées depuis le début, donc il n'y a pas de lien dans cette intégration, que nous souhaitons, et l'éventualité d'un transfert si d'aventure nous perdions cet appel d'offres. C'était un point important. On a initié également une nouvelle pratique qui désormais est une pratique qu'on va faire perdurer, de concertation spécifique de projet. Autrement dit, en amont du CSE, en amont des dossiers d'initialisation, on présente les enjeux, les causes, le sens qu'on veut donner aux projets d'organisation quand il s'agit de projets majeurs tels que celui-ci. On vous avait dit également qu'entre ce qui a été travaillé et imaginé il y a plus d'une année et ce qu'on projette aujourd'hui avec le décalage... je ne l'ai pas dit, mais le calendrier de ce projet était tout autre s'il n'y avait pas eu le COVID et toutes les vicissitudes qu'on a pu vivre puisqu'on envisageait le début de l'été, on a dû décaler tout cela. Ce n'est pas grave parce qu'on a repeaufiné ce dossier et on en fait un enjeu un peu différent en termes d'emploi, très différent puisqu'il n'y a pas réellement de productivité à la clef. On est sur un bilan emploi qui est très faible, qui est finalement assez neutre de moins un au total, alors que le début du dossier, il y a plusieurs mois, était un peu différent dans ce détournement, dans cette différenciation d'approche que nous avons entre l'organisation actuelle et l'organisation projetée. On a bien évidemment connaissance qu'il y a des débats importants sur Paris puisqu'il y a des modifications d'organisation. Il y a également un débat sur la réinternalisation d'un certain nombre de tâches, notamment de tâches en relation client aujourd'hui assurée par des agents en intérim. Il s'agit d'un des enjeux forts du projet que de se

réapproprié ces missions-là qui sont très importantes, on l'a vu dans la crise COVID, en termes de sûreté et en termes de lutte antifraude. Il y a des processus en lien avec l'Axe qui ont déjà commencé, le partage avec les agents, la ligne managériale de l'Axe, et avec notre appui, l'appui de la Direction de lignes qui est en explications de ce qu'on veut faire, pourquoi... que chacun puisse se projeter. Sauf si vous souhaitez tout de suite commencer par des questions et on y répond, je laisse Hélène redonner les quelques grandes lignes de force du projet et puis, en même temps, vous ne manquerez pas d'échanger.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Il n'y a pas, pour l'instant, de demandes de prise de parole, Raphaël.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Très bien. Souhaitez-vous que nous reprenions une présentation du projet ? Sachant que nous avons eu l'occasion à plusieurs reprises de présenter les grandes lignes. Je suis à votre disposition pour répondre à vos questions, s'il y en a. Voulez-vous que je reprenne une présentation ?

M. RABIER, Président

Je repose la question à Monsieur le Secrétaire, voulez-vous qu'on vous resynthétise le dossier un peu sous la forme que nous avons déjà faite précédemment, pour redonner le sens général et les points importants de ce dossier ? Ou alors on va directement aux enjeux qui vous semblent les plus marquants avec les points qu'on veut développer, notamment sur les aspects RH parce qu'on sent bien que c'est là que les sujets sont les plus délicats. En termes de méthode, je pose la question à Monsieur KIKOS.

M. KIKOS, Secrétaire

Je pense qu'il faut faire le tour des organisations syndicales. Je pense que l'ensemble des élus ont eu le temps de lire le document ou de le parcourir donc allez à l'essentiel peut-être ce matin, mais je laisse chacun donner son avis sur la question.

M. RABIER, Président

Commençons donc par votre organisation syndicale, la CGT.

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la CGT, le volet RH revêt une grande importance. On posera certainement des questions. Si on pouvait parler du volet RH, ce serait bien.

M. RABIER, Président

Entendu, le volet RH. Pour la délégation SUD-Rail, quels sont les points particuliers que vous souhaitez que l'on développe ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Nous avons noté toutes nos questions, donc nous n'avons pas besoin de présentation spéciale. Nous sommes prêts à avoir le débat.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur LAMBERT. Madame DEBAST ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Nos questions sont également prêtes, il y a autant de questions sur les fiches de poste que sur le volet RH donc je pense que non, nous n'avons pas besoin de présentation de Madame MARQUET. Nous allons revenir directement sur les questions. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Très bien. Pour la délégation FO ?

M. FERTÉ, RS FO

On peut avancer directement, pas de soucis pour nous non plus.

M. RABIER, Président

Merci. Pour la CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Pareil, il n'est pas nécessaire de refaire une présentation. Nous poserons les questions au moment venu.

M. RABIER, Président

Merci. Pour SUD-Rail ?

M. RABIER, Président

Très bien. J'introduis alors ce volet RH qui est un volet essentiel dans toute conduite du changement. Nous, la logique que nous développons c'est bien évidemment l'anticipation et le partage de l'organisation souhaités le plus en amont possible avec les organisations syndicales bien sûr, les élus que vous êtes, des deux côtés, y compris côté Axe, et les agents. Ce qui est clair pour nous, les points forts du dossier, c'est qu'il n'y a pas d'évolutions majeures de l'emploi contrairement à d'autres dossiers plus délicats où il y avait de la productivité beaucoup plus élevée. Deuxième point fort, on n'impose pas, alors qu'il y a une orientation relation client, vous l'avez noté, pour une partie de la population, on n'impose pas, on ne le souhaite pas d'ailleurs, de modifications de filières des agents. Vous avez donc une partie des agents qui relèvent de la filière Transport Mouvement et nous pensons que c'est une bonne chose qu'ils restent puisque cela ouvre un niveau d'employabilité bien supérieur à basculer, pour ceux qui pourraient le souhaiter quand même, vers une filière commerciale, considérant que cette filière permet, je dirais, un niveau de missions et de tâches assez ouvert. Ce sont des débats que nous avons avec les dirigeants de l'Axe, nous sommes sur l'idée que les compétences acquises, il faut qu'on trouve les moyens de les garantir. Il y a eu une évolution au mois de décembre avec les nouvelles procédures de Départ des trains, mais il y a encore sur Paris, comme dans d'autres gares d'ailleurs, des missions d'escale qui relèvent de tâches essentielles de sécurité qu'il faut bien évidemment garantir, assurer, avec les agents qui soient formés et habilités là-dessus. On l'avait dit, et on ne va pas s'en cacher, il y a un point de missions nouvelles, notamment pour les TA sur les visites à l'arrivée, il n'y en aura pas tant que ça, mais ils participeront, dans la nouvelle organisation, à quelques missions de visite à l'arrivée avant d'aller garer leur train. S'agissant d'une organisation où les gens ne sont pas mutés ailleurs que dans leur lieu d'affectation actuel, ils ne changent pas de filière. Il s'agit simplement de réorganiser les tâches,

les missions, le « comment on fait ». Il n'y a pas de consultation – cela faisait partie des débats qui ont eu lieu – de consultation, de 630 de consultation. Il y a quand même trois postes qualif B, vous l'avez vu dans le dossier, qui sont supprimés. On en recrée deux autres à la qualification E, ce qui fait un bilan global de moins un. Ces trois postes-là, effectivement, au titre du RH 910, bénéficient des garanties normales et habituelles, d'entretiens découverte... Ces agents sont bien en suppression de poste. Pour les autres, il s'agit d'évolutions, je dirais, de tâches et de missions, ce qui figure dans les fiches, qui nécessitent bien souvent une formation et, en tout cas, le maintien des habilitations également. Le travail n'est pas terminé, vous l'avez compris. Nous sommes donc ouverts à des discussions sur l'organisation du travail avec les agents, sur l'organisation des roulements, sur comment la variété du travail peut être mise en œuvre si celle-ci est demandée par une partie des agents concernés. Voilà sur les aspects globaux RH. La stratégie qui est la nôtre, c'est d'anticiper, c'est de faire participer les agents, c'est d'animer des groupes de travail. Ce qu'on regrette, pour être très transparent avec vous, c'est que pour l'instant ce n'est pas facile à organiser et qu'il n'y a pas systématiquement les agents présents. Ils ne le souhaitent pas, ce n'est pas qu'ils ne sont pas invités ou qu'ils ne peuvent pas se libérer, c'est qu'ils ne le souhaitent pas. Il y a donc encore des réticences, pour être concret, à participer à ces démarches-là et nous savons, en tout cas quand on a modifié les organisations sur le Nord-Pas-de-Calais l'an dernier, que c'est une manière de rentrer dans le concret et d'apprécier, pour chacun des agents, ce qui change ou ce qui ne change pas directement. Ce ne sont pas simplement des documents, des choses... Il s'agit de se faire expliquer par le DPX et le DUO pour mieux comprendre ce qui va, ou pas, changer concernant mon métier actuel. Nous, cette stratégie, qui d'ailleurs est une manière aussi d'apprécier et de générer moins de risques psychosociaux, de stress, est quelque chose que l'on préconise et on a fait la même chose sur Paris en lien avec l'Axe. Voilà au niveau global RH, ce que je peux indiquer. Je laisse Hélène compléter.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons déjà des demandes de prise de parole, Raphaël.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Nous vous écoutons.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons Philippe HONVAULT qui avait demandé la parole en premier.

M. HONVAULT, RS UNSA Ferroviaire

Bonjour. Il s'agit d'une question RH que j'avais posée en CSSCT, je crois, de mémoire, concernant le calcul des primes pour les TA qui vont rejoindre le TER Hauts-de-France. Il était question d'une convention avec soit la cellule primes de Paris Nord ou éventuellement celle de Lille. Je voulais savoir si le sujet avait avancé.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Le sujet est toujours en instruction. Une analyse est conduite globalement, donc le sujet est encore en instruction. Les deux options restent ouvertes, de continuer à confier cette mission à Transilien, à l'ET Nord parisien ou que ce soit géré par les deux.

M. HONVAULT, RS UNSA Ferroviaire

D'accord. Quand allez-vous prendre votre décision ? Afin de savoir quelle cellule va gérer les primes...

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Le plus tôt possible. Aujourd'hui, on travaille l'orientation de maintenir la sous-traitance avec Transilien pour être certains du maintien d'une continuité. Les deux options restent ouvertes et on a bien des échanges qui sont entamés avec Transilien pour le maintien de cette prestation, mais ce n'est pas encore arbitré.

M. RABIER, Président

De la même manière que la cellule primes de Lille continue d'assurer la prestation pour les agents Voyages TGV de Lille, Monsieur HONVAULT.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

La difficulté de l'exercice, c'est bien celle-là.

M. RABIER, Président

On n'est pas absolument à vouloir des cellules primes par activité. Maintenant, si c'est le choix conjoint de Transilien et de Voyages, on reprendra peut-être les TA au niveau de la cellule primes de Lille et ça veut dire que nous, la cellule primes de Lille perdra peut-être les TGVistes, mais honnêtement ce n'est pas un point dur du dossier, je vous le dis.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

De la même façon, nous avons des échanges avec Transilien en cours sur les missions de la cellule d'appui mutualisé qui preste aujourd'hui pour les TA, pour bien détourner ce qu'ils continuent à faire pour notre compte.

M. HONVAULT, RS UNSA Ferroviaire

D'accord, merci.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

On a également une demande de prise de parole pour Sébastien VÉZARD.

M. VÉZARD, RS CFDT

Merci. J'aurais voulu savoir : sur quel texte réglementaire vous appuyez-vous pour fournir cette nouvelle mission en TA ? Puisque pour avoir regardé les TT, je ne vois pas la VAE qui est une charge de volume tractionnaire. Donc je voulais savoir sur quel texte vous vous appuyez. Même si elle est découpée, c'est une mission qui est anodine, qui était quand même une mission Escale à l'origine.

M. RABIER, Président

En ce qui concerne le texte réglementaire, Monsieur VÉZARD, la VO 144 qui prévoit ce cas-là, qui n'est pas forcément usité énormément en France, mais qui existe, et sur le RH 263, le dictionnaire des filières, qui permet la réalisation de tâches dites accessoires. Voilà, la VO 144 et le RH 263.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Et ce sera traduit dans une consigne locale.

M. VÉZARD, RS CFTD

Autrement dit, les tractionnaires sont régis par les VO maintenant. Il me semblait que c'était les TT qui régissaient tout ce qui était mis à la Traction.

M. RABIER, Président

Les TT donnent un certain nombre de directives, préconisations, recommandations précises concernant les métiers Traction. Les TT ne sont pas les seuls textes exclusifs qui parlent des agents de conduite. Vous avez également d'autres textes qui parlent des agents de conduite, notamment la VO 144, effectivement.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Nous avons également une demande de prise de parole de Pauline DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je voulais revenir sur ce que vous aviez dit, Monsieur RABIER, quand vous avez parlé de l'impact emploi en disant qu'au total cela ne faisait que moins un. J'ai le tableau devant les yeux, je partage ce que vous venez de dire, effectivement l'écart est de moins un. Cependant, effectivement il y a la création de plus deux postes de qualif E, mais je tiens simplement à souligner que l'on fait moins quatre dans un poste de relation client alors que je pensais que la relation client était la priorité de l'entreprise. On fait donc moins quatre en postes de qualif B. Pour moi, effectivement, oui, il y a un écart de moins un, mais quand on parle de qualifications et de positionnements d'agents, il y a bien moins quatre en qualification B. Je voulais savoir ce qui motivait le fait de supprimer quatre agents qualif B pour recréer deux agents qualif E, parce que les agents qualif B ne pourront jamais se positionner sur les postes de qualif E. À cette date, tous les entretiens ont-ils été effectués ? Si oui, tous ces agents sont-ils reclassés ou en attente de reclassement ? Si non, à quelle date les entretiens seront-ils effectués et terminés ? C'est terminé, pour l'instant, pour moi.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Ce qui est dit est exact. Le raisonnement, c'est surtout une répartition des tâches qui est différente entre l'ancienne équipe Départ et l'ancienne équipe manœuvres. Les entretiens, pour le coup, n'ont pas débuté.

M. RABIER, Président

Quand on parle d'entretiens, Madame DEBAST, faites-vous référence aux entretiens découverte pour les agents dont le poste est supprimé, de la relation client, les quatre entretiens, est-ce bien cela ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Bien sûr. Je parle de ceux-là, mais je parle de tous les entretiens de tous les agents parce qu'on voit bien que ce sont de nouvelles feuilles de poste donc avec des missions qui se modifient. Lors de la première réunion, on avait posé certaines questions et on nous avait répondu que tout dépendrait de la position que les agents souhaitent prendre. Là, aujourd'hui, je voulais essentiellement savoir ce qu'on faisait de ces moins quatre agents qualification B parce que, bien sûr, oui j'entends bien

quand vous me dites qu'au niveau des manœuvres c'est différencié, on fait plus un en qualif B agent de manœuvre, mais les agents de la relation client ne sont pas nécessairement des agents de manœuvre. On le sait bien, par rapport aux formations que cela nécessite, que ce n'est pas forcément les mêmes compétences entre un agent de relation client et agent de manœuvre. Moi, je voulais savoir ce qu'on prévoit pour les quatre agents de la relation clientèle qualif B qui vont voir leur poste supprimé au 2 novembre, puisque le 1^{er} est férié. Terminé pour moi.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Aujourd'hui les agents en question sont essentiellement des agents de l'équipe Départ qui assuraient y compris un certain nombre de missions d'aide au départ notamment, bulletins de freinage... et concrètement, sur l'accueil spécifique TER aujourd'hui, il y a un poste non tenu et nous avons plusieurs demandes de mutation en cours. Donc, pour tout dire, il n'y a pas d'inquiétude à date sur le reclassement de ces agents.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons également une demande de prise de parole de Madame Fatima BOUKREDIA.

Mme BOUKREDIA, CGT

Bonjour à tous. Première question, le transfert des agents de l'Axe Nord vers TER est-il obligatoire ? Ma deuxième question, en cas de refus des agents - un ou plusieurs - d'aller chez TER, que se passe-t-il ? S'il vous plaît.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Il s'agit bien d'un transfert, il n'y a pas de changement de LPA, pas de changement de filière, donc il n'y a pas de consultation systématique. Néanmoins, Madame BOUKREDIA, nous avons participé à un certain nombre de réunions en commun, un certain nombre d'agents expriment des réticences sur les futures missions qui leur sont proposées. C'est un sujet que nous avons entendu et, pour tout vous dire, nous les rencontrerons une nouvelle fois demain pour voir dans quelles conditions on travaille ce sujet-là. Puisqu'il y a notamment une réticence forte qui s'est exprimée sur les missions d'accueil embarquement ou d'accueil filtrage.

Mme BOUKREDIA, CGT

Quand vous dites que vous allez les rencontrer, allez-vous rencontrer l'ensemble des équipes ou une catégorie de personnels en particulier à l'UO Produit Train ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Nous rencontrerons les agents Départ, manœuvre et Contact'TER.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de prise de parole de Monsieur Jérémy LADERRIERE.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Merci. Je voudrais revenir sur les VAE au niveau des TA. Quel est l'intérêt pour l'entreprise, on imagine bien votre réponse, mais on va voir si vous allez l'assumer, quel est l'intérêt de faire faire des VAE aux TA de Paris Nord alors que vous avez des agents d'escale sur place qui sont justement habilités et dont c'est le métier ? C'est

une première question. Ensuite, deuxième question, pour les agents justement qui ne postulent pas au TER, aujourd'hui, il y a différents agents dont le poste est supprimé qui sont susceptibles de ne pas postuler au TER. Autrement dit, ils pourraient rester au sein de l'Axe Nord. Troisième question, au niveau du dossier de la CSSCT du 17 et 18 juin, nous avons le projet de mettre en place le RH 281 jusqu'au 1^{er} novembre 2021 pour les TA et les GM et donc nous avons interpellé Madame MARQUET lors de la table ronde. Avez-vous comme projet de supprimer des TA de Paris Nord qui pourraient être rattachés au TER d'ici peu voire les GM ? Parce que l'on sait que vous avez également comme projet de créer des CPS mutualisées entre les GM et les CPST. Donc l'impact que cela pourrait avoir pour eux, il faudra l'assumer également parce que l'on sait que vous avez sûrement ça dans vos tuyaux. Le quatrième sujet, c'était sur le nombre d'agents qui pourraient être transférés. Aujourd'hui, vous annoncez 117 postes transférés, mais on sait qu'il y a des postes qui ne sont pas tenus donc combien d'agents pouvez-vous récupérer dans l'immédiat ? Voilà pour mon premier tour de parole. Merci.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Sur la première question, l'enjeu majoritaire est un enjeu de robustesse. Je pense qu'on a eu l'occasion d'en débattre assez largement en CSSCT. Il s'agit bien de l'enjeu prioritaire, c'est d'abord la possibilité de faire réaliser des VAE par des TA, notamment en situation perturbée et pouvoir maintenir les compétences et avoir les compétences adéquates. Nous avons prévu un certain nombre de VAE réalisées par les TA de façon régulière dans les roulements. Cela reste très marginal, de mémoire c'est cinq VAE uniquement par jour.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

À partir du moment où vous créez justement cette faille, c'est-à-dire que vous cassez les métiers, le dictionnaire des filières, vous savez très bien que, forcément, on va le combattre jusqu'au bout parce que la direction veut créer de la polycompétence pour faire des économies et des suppressions de postes, on sait que c'est votre but. Forcément, on ne va pas vous accompagner dans cette démarche. Aujourd'hui, vous ouvrez la brèche en donnant les VAE aux TA, qu'est-ce qui vous empêche dans quelques semaines ou quelques mois d'augmenter le nombre de VAE dans leurs roulements ? C'est ça le sujet. Aujourd'hui, vous dites « oui, c'est pour la robustesse ». La robustesse, les choix de l'entreprise sur les circulations, le nombre de trains, la capacité des trains, c'est bien vous qui les injectez. Les cheminots font leur boulot, c'est-à-dire qu'ils appliquent votre politique. Aujourd'hui, si on a des problèmes de robustesse ou de capacité de train, c'est bien la faute de l'entreprise, donc c'est bien de votre faute, vous, direction. Aujourd'hui, arrêtez de faire payer la facture aux cheminots. Il est simple le discours. Ne dites pas, aujourd'hui, que c'est simplement pour créer de la robustesse et donner des compétences aux TA de faire faire des VAE, non. La VAE est une mission pour l'escale et aujourd'hui, notre discours est clair. Les collègues de Paris Nord ne sont pas ouverts à aller faire de l'accueil embarquement à partir du moment où ils sont de la filière 27 parce que ce n'est pas leur cœur de métier. Ils n'ont pas été formés pour cela, ils n'ont pas été, en général, embauchés pour cela et donc ils sont nécessairement en désaccord avec vos choix politiques.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Je confirme que notre volonté c'est bien de faire réaliser des VAE par les TA en petit nombre. À date, il n'est pas prévu d'augmenter la proportion dans les roulements pour des raisons de robustesse. C'était votre première question. Deuxième question, est-il prévu des suppressions de postes de TA, la réponse est non. Je crois que j'ai déjà répondu à cette question, mais je confirme à nouveau ma position. Quels impacts des projets sur la commande personnels ? Aujourd'hui ils ne sont pas définis. Cela dit, vous imaginez bien que si on est en train de constituer une équipe de cinq personnes pour s'occuper de la partie étude, planification, adaptation et commande, ce n'est pas pour la supprimer dans quelques semaines.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Vous avez quand même des agents qui sont aujourd'hui rattachés au Landy donc à l'Axe Nord qui vont être transférés au TER et forcément ils ont besoin d'avoir une perspective également, à court, à moyen terme ou à long terme, ça dépend de quel côté de la barrière on se place, dans six mois ou dans un an, êtes-vous capable de garantir que les postes qui sont transférés aujourd'hui ou demain, au 2 novembre, seront maintenus, qu'il n'y aura pas de suppressions de postes pour les GM qui vont être transférés ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

À ce jour, ces postes ne sont pas remis en cause. Si on les crée, c'est bien parce que nous avons à l'idée qu'ils soient pérennes, sinon on ne les créerait pas. Le sujet suivant concernait les postes non tenus. Je n'ai pas forcément une vision exhaustive aujourd'hui des postes Voyages. Ce que je sais c'est qu'il y a un poste d'accueil spécifique TER effectivement non tenu et qu'il y a un recrutement en cours sur l'un des deux postes de CTT TA.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Donc à ce jour, il y aurait 115 agents qui seraient susceptibles d'être transférés au TER.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Il y a 117 postes qui sont transférés au TER.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Oui, mais le nombre d'agents ? Si on vous écoute, il y a deux postes qui ne seraient pas tenus donc ça fait 115 agents qui seraient susceptibles d'être transférés.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Oui, on peut le dire comme cela. J'ai du mal à vous répondre parce que je ne suis pas certaine d'avoir l'exhaustivité de la couverture des postes aujourd'hui chez Voyages.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Excusez-moi, mais c'est quand même grave. Vous êtes quand même sur un transfert de personnels d'une activité à une autre et à ce jour vous n'êtes pas capable, vous, de présenter au TER le nombre de postes qui seront réellement tenus...

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Si, ça, c'est dans le dossier, Monsieur. Le nombre de postes transférés, c'est dans le dossier.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Non, qui sont réellement tenus. Là, vous transférez des postes, à l'intérieur de ces postes, on ne sait pas s'il y a forcément des agents. Tous les postes sont-ils couverts ? Aujourd'hui, vous n'êtes pas capable de répondre.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Un poste non couvert chez Voyages et j'en oubliais un, le poste de superviseur sur l'accueil embarquement TER qui n'est pas tenu non plus, mais celui-là n'est pas un poste Voyages, il s'agit bien d'un poste TER.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

D'accord. Ensuite, il y a les quatre postes qui vont être supprimés, donc des CET, donc ces agents n'ont pas d'obligation...

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Non, pas les CET, Monsieur. Les postes de CET sont transférés, il n'y a pas de sujet.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

D'accord. Et il y a un poste de superviseur qui n'est pas tenu. Donc on résume, ça fait 115 agents qui seraient susceptibles d'être transférés.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Votre dernière question, excusez-moi, je l'ai oubliée.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Pour la première série de questions, je laisse la parole aux autres intervenants et je reviens juste après.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de prise de parole de David ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Je voudrais revenir sur la question qui vous a été posée, c'est de savoir si les agents ont le choix, le choix d'intégrer cette entité ou pas, ou de faire un autre choix pour un déroulement de carrière autre. À l'époque, en 2006 ou 2007, quand on a créé l'entité Fret avec la gestion par activité, on a demandé aux agents quel était leur choix et on a respecté leur choix. Est-ce la même procédure aujourd'hui ou s'agit-il d'une obligation ?

M. RABIER, Président

Je vais essayer d'apporter un élément de réponse, Monsieur ROTOLO. Je me souviens bien du dossier Fret auquel vous faites référence. On avait à cette époque, dans les organisations, des roulements mixtes où il y avait du Fret, du TER... en tout cas on avait les roulements banals qui étaient bien mélangés. Effectivement, ce n'était pas évident de trouver la règle de partage entre ceux qui avaient vocation, avec ce

qu'on a appelé l'intégration industrielle du Fret, à rejoindre l'activité Fret et ceux qui restaient plutôt dans une organisation voyageurs. Il y avait eu effectivement un sondage un petit peu parce qu'il y avait des gens qui préféraient travailler de nuit puisque le Fret c'était quand même plus de trains de nuit... mais peut-être un peu moins le week-end. On avait donc tenté, en tout cas j'ai le souvenir de cela, d'essayer de faire coïncider l'intérêt des agents avec la nouvelle organisation. Là, c'est un peu différent. Ce qui nous accapare là, c'est ce que l'on fait depuis des années et ce qu'on a déjà vécu dans plein d'autres établissements. À un moment donné, pour ceux qui s'en souviennent, sur le Nord-Pas-de-Calais, vous aviez l'établissement Voyages et on a créé des ERC, avant on avait des EEV, des ECT, on a créé des ERC, un ESV et on dispatché quelque part des agents, soit dans une organisation dite TER, ERC Nord-Pas-de-Calais qui existe encore aujourd'hui et l'ESV Voyages qui a d'ailleurs disparu pour être refondue dans l'Axe. Tout cela pour vous dire que, souvent, ces évolutions-là ne changent pas fondamentalement les missions et les tâches des opérateurs de production du service ni même le niveau de l'échelon DPX. C'est souvent l'échelon supérieur, DUO et DET ou équivalent, qui évolue. Là, en réalité, c'est un peu la même chose. Vous avez déjà des agents qui très, très, très majoritairement travaillent pour TER et ils basculeront dans une organisation TER. Effectivement, il y a ce processus de réinternalisation et d'évolution de certaines missions et tâches pour les opérateurs Départ. Il y a des bougies de missions, certes, mais pour la très grande majorité des plus de trente personnes qu'on a évoquées avec Monsieur LADERRIERE, il n'y a pas fondamentalement, hormis, et je ne reviens pas dessus, les VAE pour les TA. Ça, ce sont des ajustements, je dirais, de qui pilote réellement l'activité et de plus en plus, tant côté Voyages que TER, la vocation d'une activité c'est de disposer de l'ensemble de ses moyens de production et notamment des ressources humaines. Pourquoi ? Parce que l'on considère que c'est une force pour la bataille qui est devant nous d'ouverture à la concurrence. On ne le fait pas par plaisir, dogmatisme... on ne va pas au-devant des sujets difficiles parce qu'on adore ça. On le fait parce que l'on pense que c'est un atout dont on a besoin pour être plus opérationnels, pour être plus à même de répondre favorablement à l'appel d'offres. Voyages, lui aussi a un intérêt dans cette affaire, d'obtenir une organisation où il est complètement à 100 % dans ses sujets Voyages. Donc ce n'est pas nouveau, j'ai envie de vous dire. Des bascules d'activité, mais qui, en réalité, ne font que très peu changer l'activité réelle des agents. Ce sont souvent des échelons supérieurs. C'est-à-dire le chef du chef, ce n'est plus forcément le même. Si l'on prend l'exemple qui nous accapare là, pour le secteur de Paris Nord, c'est-à-dire le chef du DUO, ça devient demain Madame MARQUET alors qu'aujourd'hui c'est quelqu'un d'autre.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur RABIER, je suis d'accord avec vous, certes, les temps ont changé, mais justement vous parliez de concurrence, d'ouverture à la concurrence et c'est justement là que les cheminots ne sont pas nécessairement d'accord pour intégrer cette entité qui risquerait, dans trois ou quatre ans, de perdre l'appel d'offres et être transférés dans une entreprise privée. Les cheminots [...] prêts à prendre ce risque.

M. RABIER, Président

Fondamentalement, on ne les déracine pas de leur lieu principal d'affectation et on ne leur impose pas des changements, je dirais, fondamentaux dans leur contrat de travail. Donc, non, ils n'ont pas vraiment le choix. Si ce n'est que, je reviens sur l'histoire de

la concurrence, je l'ai un petit peu dit en préambule, on l'a redit la semaine dernière pour ceux qui étaient présents, l'organisation actuelle ou l'organisation projetée n'a en réalité aucun impact sur l'éventualité d'un transfert si d'aventure on perdait l'appel d'offres. Donc ce n'est pas lié à l'organisation de la SNCF, les éventualités de transfert. Le fait de rester à Voyages, si ce projet n'avait pas lieu, ne donne aucune garantie aux opérateurs qui font du TER à Paris Nord, même s'ils sont dans une ligne managériale Voyages, de ne pas être transférés si, encore une fois, on était amenés à perdre le marché. C'est cela qu'il faut distinguer, ce qui n'est pas évident à appréhender, je le conçois volontiers, mais la règle de la loi de 2018, c'est l'activité réelle des gens avec, et on a essayé de l'expliquer la semaine dernière, un taux d'affectation qui est, ou pas, majoritaire sur le lot considéré ouvert au marché. Là, en réalité, Paris-Beauvais c'est une partie de la production, si on cible bien l'enjeu, c'est une partie de la production de Paris Nord, de l'Escale, il n'y a pas que cela, il n'y a pas que les trains Paris-Beauvais, il y a tout un tas d'autres trains, bien évidemment. Je doute que l'on puisse identifier, à Paris Nord, je parle bien des agents de Paris Nord, je doute qu'on puisse identifier des agents qui sont à 80 % à ne s'occuper que des trains de Paris Nord quand on fera, à un moment donné, le décompte du taux d'activité de chacun par rapport aux lots ouverts. De ce point de vue, ces agents-là, à un moment donné, ils vont recevoir un courrier, comme je le disais en préambule, comme tous les agents TER ou comme tous ceux qui contribuent au TER quand bien même ils ne relèvent pas de l'activité TER aujourd'hui au sens managérial. Donc je le dis, les agents de Voyages dont on parle, les plus de cent personnes, qu'ils basculent ou pas à TER, ils recevront le courrier qui légalement est obligatoire et qui pourrait intervenir au mois d'août si d'aventure l'avis de concession tombait là, dans les jours à venir. C'est donc indépendant de notre organisation actuelle. Ça, c'est un message que je vous invite à bien expliquer également quand vous êtes sollicités par les agents, les règles de transfert au sens perte de marché n'ont rien à voir avec le mot « transfert » qu'on utilise là dans le cadre de notre dossier qui est simplement : je mets une organisation TER et j'affecte des agents plutôt qu'une organisation Voyages avec des agents qui font quand même du TER. Le mot transfert n'a pas la même valeur et les mêmes conséquences éventuelles.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

C'est bien précisé dans la loi de décembre 2018. Elle dit bien que par « entité », on considère toute entité du cédant au sein de laquelle travaillent des salariés affectés en toute ou partie au service de transport concerné. Que l'entité soit TER ou Voyages, c'est la même chose.

M. RABIER, Président

Vous avez raison de poser la question, Monsieur ROTOLO, parce que c'est celle des agents sur le terrain qui pensent, à tort, et c'est à nous de l'expliquer, que le fait de « rester » à Voyages les protégerait, encore une fois, d'une éventualité de transfert à la concurrence. Ça n'a strictement aucun rapport, l'organisation interne de la SNCF.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de prise de parole de Marc LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je voudrais revenir un peu sur le sujet de la concurrence. Comme je l'avais déjà dit lors de la bilatérale, ce qu'on vous reproche c'est d'avoir simplifié la donne. Avant, vous aviez des agents Traction qui étaient dans leur établissement, des contrôleurs dans leur établissement, des agents d'escale dans leur établissement et petit à petit, vous avez rassemblé tout le monde pour au final mettre l'ensemble du personnel sur une même entité. En cas de perte de marché, c'est beaucoup plus facile pour la concurrence et c'est très compliqué pour les agents. Si on avait gardé les anciennes structurations, je pense que cela aurait concerné beaucoup moins d'agents en cas de perte de marché. Nous ne serons jamais d'accord sur ce débat. On a intérêt à ne pas perdre le marché. Là-dessus, on est très inquiets puisque vous n'avez pas été en capacité de nous dire comment vous comptiez gagner le marché. En tout cas, en cas de perte de marché, c'est catastrophique pour l'ensemble des salariés qui seront sur les lignes perdues, qu'ils acceptent ou pas d'être transférés à la concurrence et notamment pour, peut-être, par exemple, 50 % d'entre eux qui n'auront pas le choix. Je regrette vraiment que l'Axe Nord n'ait pas accepté la réunion commune avec les élus. Nous, nous avons amené avec nous un élu de l'Axe Nord et on voit que le tableau qui nous a été dressé, à savoir un projet pas très compliqué qui va nous permettre de mieux nous préparer face à l'arrivée de la concurrence, qu'il y aura des postes pour tout le monde, ce n'est pas si facile que cela. Avec l'intervention de Jérémy, on voit quand même qu'il y a une certaine réticence des élus, donc au travers des élus, des agents, sur ce transfert. C'est vraiment dommage qu'on n'ait pas pu débattre de tout cela. Pour nous, c'est un peu plus simple parce que l'on récupère 130 agents, mais il semble y avoir de réelles difficultés sur la perte au niveau de l'Axe Nord, sur l'envie des agents d'être transférés à TER, donc ce n'est pas un dossier aussi simple que celui qui nous a été présenté en CSSCT. Lors de la CSSCT, j'avais demandé que le cahier des charges des formations nous soit présenté parce qu'on ne parlait que d'une dizaine de jours de formation et cela me semblait court. J'ai été contacté par Madame CATENES suite à cela, qui m'a dit qu'elle était prête à envoyer le cahier des charges et de répondre à toutes les questions sauf qu'elle était en capacité de l'envoyer hier donc je lui ai dit qu'hier pour aujourd'hui, l'ensemble des élus CSE n'auront pas le temps de travailler sur le dossier, donc ce dossier, comme cette réunion n'est pas conclusive, sera envoyé après. J'avais demandé également, et je vais terminer là-dessus, d'avoir une présentation plus précise de l'affectation des agents pour le CSE d'août, êtes-vous en capacité de le faire ou pas ? Terminé.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Nous le ferons pour le CSE d'août, nous ne sommes pas en capacité de le faire aujourd'hui puisque les entretiens n'ont pas débuté et que les échanges sont toujours en cours.

M. RABIER, Président

Peut-être pour rebondir, Monsieur LAMBERT, oui on a conscience, on l'a dit tout à l'heure, Madame MARQUET l'a dit, qu'il y a une partie des agents, une partie minoritaire, on l'estime à une quinzaine, notamment les opérateurs Départs, je ne vais pas dire que pour les autres il n'y a aucune inquiétude, mais sur cette partie-là où il y a une évolution des tâches, il y a effectivement des réticences. Donc c'est à nous, et nous sommes dans cette dynamique-là, d'où le point demain qui a été évoqué aussi

pour répondre aux questions, la construction d'une organisation qui permette à chacun de s'y retrouver. On ne veut pas construire quelque chose contre les agents, on veut construire quelque chose qui fonctionne et qui permette à tout le monde, je dirais, de s'y retrouver ou si à défaut ils ne s'y retrouvent pas là, d'avoir une évolution possible dans un autre poste, y compris même si dans les mois et années à venir on doit se séparer de personnes qui souhaitent évoluer ailleurs. C'est aussi l'avantage de la filière Transport Mouvement où vous avez cette possibilité de rejoindre plein d'autres entités, y compris la partie SNCF Réseau. Nous sommes prêts, nous, bien évidemment, à faire en sorte que la plus grande majorité des gens s'y retrouvent. On ne cherche pas, nous, TER, en tout état de cause, même si on a conscience que ce n'est pas un dossier facile dans l'acceptation générale, quand bien même il n'y a pas d'évolutions d'emplois majeures, on a eu des dossiers beaucoup plus durs en productivité, vous le savez bien. On a conscience qu'il faut continuer de travailler le sujet. On n'est pas encore le 1^{er} novembre, on a encore quelques semaines devant nous pour essayer, je ne dirais pas de rassurer, mais en tout cas d'expliquer qu'on ne fait pas cela contre les gens, mais on fait cela pour que ça fonctionne mieux. Quand on dit, et ça, c'est un discours que prônent d'ailleurs un certain nombre d'organisations syndicales au niveau national, y compris même au niveau régional sur notre CSE, quand on dit, c'est important et ça fait l'objet d'un arbitrage difficile au sein de la direction TER, quand on dit que finalement on réinternalise un certain nombre de tâches et de missions, c'est parce que l'on pense que cela fait sens d'avoir une forme de professionnalisation. Cela supposera effectivement, Monsieur LAMBERT a raison, qu'on ait une forme d'accompagnement et de formation sérieuse pour les agents qui seraient amenés à faire de nouvelles tâches.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

On a passé du temps, et c'est bien normal, à l'issue du CSE Voyages, pour échanger avec les agents début juillet. Il y a eu une nouvelle table ronde le 10 juillet, on les rencontrera à nouveau demain. Moi, j'entends les inquiétudes sur l'ouverture à la concurrence même si, comme on l'a dit, ce projet ne change rien sur le plan réglementaire. Moi, je crois qu'il change des choses dans notre capacité à être celui qui remportera l'appel d'offres, mais c'est un autre sujet. On a eu des questions sur l'évolution de la répartition des missions auxquelles, je crois, on a commencé à répondre et on poursuivra. Ensuite, il y a une réticence qui s'exprime sur l'accueil filtrage que nous entendons et en même temps ce sont des missions importantes. Ce sont des missions importantes en termes de sûreté et de lutte contre la fraude. Ces missions, parce qu'elles sont importantes, doivent pouvoir être réalisées. On va continuer à échanger avec les agents. En même temps ces missions doivent être faites et je confirme qu'on a beaucoup travaillé sur le volet réinternalisation parce que la trajectoire emploi était vraiment un sujet important.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Juste un élément de réponse, et je m'excuse auprès de Fatima qui a demandé la parole, mais je me répète, quand j'entends... on a préparé ensemble ce CSE et on a été très surpris de tout ce que notre camarade Jérémy nous a dit. C'est un dossier beaucoup plus compliqué que ce qu'on veut nous dire. Je renouvelle ma demande d'un travail en commun entre les élus de l'Axe Nord et les élus du TER, si ce n'est pas accepté une nouvelle fois par l'Axe Nord, nous, nous irons le chercher. On a besoin d'avoir une vision commune. Je vous le dis, entre ce que Jérémy nous dit lorsqu'il nous

parle du projet et ce qui nous a été présenté en CSSCT, il y a un gros écart. Là, l'Axe Nord travaille de son côté, le TER travaille de son côté, ce n'est pas un boulot sérieux quand on veut transférer plus de 130 agents. Moi, je demande une nouvelle fois, et une dernière fois, je le fais au TER qui lui est d'accord, mais je suis obligé de passer par vous et je verrai avec mes collègues de l'Axe Nord, à ce qu'il y ait un travail en commun ce coup-ci avec les élus, sinon, s'il faut passer par des DCI à l'Axe Nord et des DCI au TER pour avoir ce travail en commun, écoutez, on le fera. C'est un dossier important, c'est un dossier sérieux qui relève quand même un certain nombre de difficultés, notamment pour les collègues qui doivent être transférés, donc qu'on l'aborde de manière sérieuse ou nous, nous prendrons nos responsabilités là-dessus. Je sais que le TER est d'accord, c'est l'Axe Nord qui bloque, mais en tout cas, nous, on ne restera pas sur un travail d'un côté à l'Axe Nord et un travail de l'autre côté au TER et j'en ai terminé.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de David ROTOLO.

M. ROTOLO, RS CGT

Monsieur le Président, j'aimerais revenir, on a abordé le sujet de la concurrence et vous avez affirmé dans cette instance que la SNCF répondrait bien sûr aux appels d'offres, mais pas via ses filiales. J'aimerais savoir si aujourd'hui vous êtes toujours aussi affirmatif. On ne connaît pas encore les conditions, mais face à des entreprises qui ne sont pas la SNCF, qui n'ont pas les frais de structure de la SNCF, on pourrait se retrouver face à des réponses à l'appel d'offres un peu farfelues voire du bidouillage et j'aimerais savoir s'il n'y a pas la tentation de répondre à ces appels d'offres via les filiales SNCF. Êtes-vous toujours aussi affirmatif sur le fait que ce soit la SNCF et seulement la SNCF qui répondra à ces appels d'offres ?

M. RABIER, Président

Je vais tenter de répondre. On a eu ce débat-là la semaine dernière avec vos collègues de la CGT. Ce qu'on a dit, ce qui a déjà été dit par le directeur de région, c'est que nous, SNCF, SA Voyageurs maintenant, TER Hauts-de-France, on va répondre aux trois lots. Il n'y a pas d'obligation légale, vous aurez peut-être des concurrents qui vont dire « j'ai envie de répondre sur Paris-Beauvais, mais les deux autres ne m'intéressent pas ». Nous, on a dit non. Notre vocation, nous, SNCF, c'est de continuer à exploiter le TER dans son ensemble et on va se battre pour cela. On a dit, deuxième élément, on n'a pas le cahier des charges. Je sais que c'est une frustration qui a été exprimée par plusieurs d'entre vous la semaine dernière, c'est aussi notre frustration parce que l'on pourrait déjà bosser si on avait déjà les éléments clairs, comme ceux qui apparaissent sur PACA par exemple, mais on ne les a pas. On n'a même pas l'avis de concession. On pense qu'on l'aura cet automne. Tout cela, ce sont des estimations que l'on fait. On pourrait être surpris dans un sens comme dans l'autre. En tout cas, le cahier des charges va décrire des attendus, des volontés, des souhaits auxquels on devra répondre point par point comme nos concurrents à venir. Il n'est pas impossible que le cahier des charges impose des choses en termes de structure. C'est ce qui est en train de se passer sur PACA et c'est en train de potentiellement se passer sur Grand Est. Vous le savez, la loi permet, on attend d'ailleurs un décret, aux AO, aux autorités organisatrices, de reprendre, je dirais, la main sur l'infrastructure et de demander aux concurrents, y compris à la SNCF, de mettre en place une structure spécifique qui

intègre la partie Réseau, maintenant ça va être la partie exploitation qui aujourd'hui n'est pas l'organisation de l'entreprise puisque la loi a imposé une séparation claire entre SNCF Réseau et la partie entreprise ferroviaire. Sur certaines petites lignes fines du territoire, pour des raisons d'optimisation ou pour recréer du trafic ferroviaire qui avait disparu, c'est une logique et nous avons dit la semaine dernière que ce sont des choses qui peuvent arriver et pour ne rien vous cacher, quand on regarde l'Étoile de Saint-Pol, on se dit que vu l'argent qui a été mis, y compris par le Conseil régional sur la maintenance, il pourrait y avoir une tentation de l'AO d'imaginer cela comme ça se fait dans d'autres régions, notamment le Grand Est. Après, on a dit qu'on ne veut pas, dans l'entreprise, organiser nous-mêmes notre propre concurrence avec des filiales du groupe et on pense à Keolis. On l'a vécu avec le Fret, Madame MARQUET et moi on s'en souvient, où vous aviez des appels d'offres Fret qui n'étaient pas régis par les mêmes sujets puisqu'à la fin il n'y avait pas de transfert si l'on perdait puisque c'était simplement les gens n'avaient plus de boulot et on voyait comment on pouvait leur retrouver du travail sur le site. Là, la loi donne quand même d'autres prérogatives aux agents quelque part. En tout cas, on a connu cette partie de l'histoire de l'entreprise où VFLI, qui est une filiale de l'entreprise, concourrait et nous, Fret SNCF, également. Donc là, on était nous-mêmes en concurrence au sein du même groupe. Ce n'est pas la voie qui a été décidée par la SNCF pour les appels d'offres TER. Après, vous dire ce qu'il va y avoir dans les cahiers des charges, je n'en sais rien. Imposeront-ils, ou pas, une structure spécifique détournée ? Donc qui ferait l'objet d'une société à part donc d'une filiale, je n'en sais rien à l'heure actuelle, mais vous dire que nous ne postulerons pas au sens de SNCF TER, non. Après, chacun peut imaginer ce qu'il veut. Tant qu'on n'a pas les éléments des cahiers des charges – il y en aura trois – on ne peut faire que des suppositions.

M. ROTOLO, RS CGT

Vous êtes donc moins affirmatif aujourd'hui quand même.

M. RABIER, Président

Affirmatif sur quoi ?

M. ROTOLO, RS CGT

Sur le fait qu'il n'y aurait pas de filiales qui se positionneraient sur les appels d'offres.

M. RABIER, Président

Je vous dis que si le cahier des charges l'impose, il serait hors de question qu'on ne concourt pas. Si l'AO impose une société spécifique, ce qui a l'air de se dessiner sur PACA, de ce que j'en ai compris, ce n'est pas une raison pour tout abandonner. Vous imaginez le truc ? Ils imposeraient des filiales donc on n'y va pas, ce n'est pas acceptable pour le groupe SNCF. En revanche, s'ils n'imposent rien, la démarche est différente. Ce n'est pas nous qui avons tous les pouvoirs dans cette affaire. La loi de 2018 donne quand même énormément de pouvoirs d'organiser finalement la concurrence à l'autorité organisatrice. Nous, on sera candidat. Mais le cadre de cette candidature ne nous appartient pas complètement. Un point aussi, vous avez parlé d'entreprises qui ne seraient pas forcément sérieuses. Nous, ce qu'on imagine, c'est qu'il y aura des entreprises sérieuses qui vont candidater et des entreprises qui ont pignon sur rue, qui sont issues de groupes publics. La RATP, on ne considère pas que ce soit des mauvais, Transdev non plus, ce sont des boîtes qui ont l'habitude de faire

du transport public, qui sont à capitaux publics... donc on n'aura pas nécessairement des gens connus de nulle part qui viendraient là faire n'importe quoi et proposer n'importe quoi. On aura sans doute des concurrents qui sont sérieux, qui ont déjà des arguments à faire valoir et des idées pour remporter les marchés. Donc on ne s'attend pas à avoir des entreprises farfelues en face de nous. Au contraire, on pense qu'on aura sans doute des entreprises très sérieuses.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

On avait donc une demande de parole de Fatima BOUKREDIA.

Mme BOUKREDIA, CGT

Vous dites que cela ne change pas grand-chose pour les agents en termes de filières... pour avoir discuté avec nombre d'entre eux à la Gare du Nord, si, pour eux ça change beaucoup de choses. Demain, vous allez les rencontrer, Madame MARQUET. Si l'opposition forte est persistante au niveau de ces agents-là, que va-t-il se passer ? Allez-vous leur imposer d'aller chez TER ? Pour certains d'entre eux qui n'ont pas du tout un profil commercial comme ils nous l'ont dit eux-mêmes, allez-vous leur imposer de nouvelles missions avec des responsabilités au niveau de la relation client ? Ils me l'ont exprimé de vive voix, ce sont, pour la plupart, des agents qui ont choisi un métier, une filière et c'est pour cela qu'ils restent à la SNCF avec le traitement qu'il y a et tous les inconvénients qui sont liés aux métiers. Donc demain, quand vous allez les rencontrer, si l'opposition forte est maintenue, qu'allez-vous leur proposer ? Est-ce qu'un choix va se dessiner ou est-ce que vous maintenez le transfert obligatoire quitte à ce que la plupart, certains et même beaucoup, cherchent à partir voire à démissionner parce que c'est le terme qui a été utilisé ces derniers jours. Merci pour vos réponses.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Je sais que c'est le terme qui a été utilisé ces derniers jours puisqu'ils me l'ont dit directement. L'objectif de la réunion de demain, si les gens sont là, c'est de trouver le chemin entre : il faut que ces missions soient assurées, j'insiste, ce sont des missions qui à mes yeux sont importantes, ces missions de relation client et le fait de permettre aux agents qui souhaitent exercer des missions spécifiques de sécurité de retrouver un poste qui réponde à leurs aspirations. L'enjeu, c'est d'arriver à concilier les deux. C'est-à-dire faire en sorte que les missions qui doivent être accomplies le soient et que l'on trouve un chemin pour que les agents qui souhaitent exercer essentiellement des missions de sécurité puissent retrouver un poste qui répond mieux à leurs aspirations. Il n'est évidemment pas question de faire de quelqu'un un prisonnier, pour reprendre les termes que j'ai pu entendre, et de le bloquer indéfiniment dans des missions qui ne lui correspondraient pas. Je pense que l'on peut trouver un chemin, c'est ce que nous allons essayer de faire.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Pauline DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je voulais revenir sur ce que Monsieur Marc LAMBERT a dit concernant l'instance commune. Je pense qu'effectivement cela serait une solution efficace, donc je vais faire comme la délégation SUD, au nom de la délégation UNSA Ferroviaire. Je vais

vous faire la demande de travaux communs avec les élus de l'Axe Nord. Je pense que cela éviterait qu'on ait, nous, ces discussions aujourd'hui entre nous, qu'eux aient leurs discussions entre eux et que, malheureusement, alors je ne doute pas de votre bonne foi, Madame MARQUET et Monsieur RABIER, mais que malheureusement il n'y ait que vous qui soyez le relais avec les dirigeants de l'Axe Nord des différents travaux effectués dans les deux CSE et dans les différentes CSSCT. Je soutiens la demande de la délégation SUD-Rail et j'en fais également la demande. Je voulais revenir, Madame MARQUET, sur le fait que les entretiens n'avaient pas encore commencé. J'aurais voulu savoir quand les entretiens vont commencer. En ce qui concerne les dates d'entretien, j'aurais aimé avoir le calendrier si possible afin de savoir quand les entretiens vont se dérouler. Pour les demandes de mutation, comme vous avez pu le dire, si des personnes souhaitent des évolutions de carrière, même chez Réseau, comment les demandes de mutation vers une autre SA vont-elles se passer ? Comme on a pu le remarquer sur d'autres dossiers, on ne va pas rappeler lesquels aujourd'hui, mais déjà les mutations dans la même SA ne sont pas nécessairement évidentes donc comment ces mutations vont-elles se passer ? Y a-t-il un processus de départs volontaires si des gens sont éligibles au départ volontaire ? Y a-t-il des possibilités d'évolutions vers des examens ou vers d'autres métiers ? Donc voir si toute cette partie-là était prise en considération parce que même si on a bien compris que le choix d'être transféré à TER serait pratiquement imposé, si les agents ont d'autres solutions que ce transfert, va-t-il être pris en considération ? Après, Madame MARQUET, vous parliez de la réunion de demain qui serait une réunion d'échanges. J'aurais voulu savoir qui va être présent à cette réunion. Avez-vous programmé plusieurs réunions ? Parce que je suppose que vous n'allez pas réussir à avoir les 117 agents en même temps, donc savoir s'il y a une autre programmation de réunion qui est prévue, si chaque agent aura la possibilité d'être vu et de s'exprimer parmi ces réunions collectives. Je pense que ce sera déjà bien pour moi pour l'instant, c'est terminé, je vous remercie et j'attends vos réponses.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Sur votre dernière question puisque c'est plus simple, seule une partie des agents sont concernés. Sont concernés les agents de l'équipe Départ, les agents de l'équipe manœuvre et les trois agents Contact'TER. Donc cela fait une quarantaine d'agents sur les 132 qu'on évoque au global. L'expérience récente prouve que quand ce tchat a été organisé, l'ensemble des agents étaient présents. S'il faut en organiser un deuxième, sincèrement ça ne pose aucune difficulté et évidemment on le fera pour que chaque agent puisse poser les questions et entendre ce qui doit être dit. Sincèrement, la difficulté n'est pas dans ce sens-là, s'il faut organiser deux sessions, évidemment on le fera.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

D'accord, donc en fait ce ne sont pas des réunions physiques, ce sont des réunions sous forme de tchats, parce que ça, je ne l'avais pas compris non plus, excusez-moi.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Ce sont des tchats.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Donc hormis les agents, qui seront présents lors de ces tchats ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Uniquement les agents, le DUO actuel, le DPX, celui des trois qui n'est pas en congés, Thibaud CONTAMINE et moi-même. J'espère n'avoir oublié personne.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Du coup, il y aura, au niveau direction, la partie cédante et vous qui représentez la partie prenante, si je peux me permettre de parler ainsi.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Vous pouvez. Comme nous l'avons fait début juillet, de la même façon.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

D'accord. Je vous remercie.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Ensuite, sur les entretiens, on a bien deux cas de figure différents. Je vais parler sous le contrôle de Raphaël que je laisserai compléter. On a des cas où des postes sont supprimés, donc ces cas-là rentrent dans un contexte particulier, et on a le cas de figure majoritaire qui est le cas de transfert qui ne s'inscrit pas dans le même contexte évidemment. Raphaël, je ne sais pas si tu veux compléter.

M. RABIER, Président

Les postes dits supprimés, on l'a évoqué tout à l'heure, les postes de qualification B notamment, font l'objet d'un entretien dit découverte, l'ex entretien exploratoire pour justement regarder comment on repositionne les gens. Ce qui n'a rien à voir avec les éventuelles entrevues, entretiens qui peuvent avoir lieu sur la démarche qu'on essaie de mettre en place en lien avec les agents pour répondre à leurs questions et pour savoir ce qui serait à même d'améliorer le dossier pour qu'ils y trouvent une meilleure adéquation avec les tâches qu'ils ont envie de réaliser ou les compétences qu'ils ont envie de maintenir. Après, effectivement, quand on est sur un poste qui est supprimé, on a des droits classiques dans l'entreprise, notamment des droits à la mobilité, au départ... donc si parmi ces quelques agents certains ont une piste immédiate, sérieuse... on la gèrera comme on le fait habituellement. Ce qui n'a rien à voir avec les agents qui sont repositionnés, je dirais, peu ou prou dans leurs fonctions actuelles, mais avec une organisation nouvelle au sens de TER, d'une direction TER. Donc les droits habituels RH 910. On considère que sur le secteur de Paris, le sujet n'est pas d'avoir durablement des agents en excédent, donc on n'ouvre pas spécifiquement sur les départs volontaires, contrairement à ce qu'on peut faire dans d'autres secteurs plus complexes en termes de mobilité notamment géographique. On sait qu'il y a un vivier d'opportunités sur Paris qui est quand même bien différent de ce qu'on peut connaître dans des gares beaucoup plus petites et sur le territoire des Hauts-de-France.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

D'accord. Donc je me permets juste, Monsieur RABIER, de vous répondre. Si j'ai bien compris, les personnes dont le poste est supprimé, elles, vont avoir des entretiens découverte. En revanche, pour les cas de transferts, il y aura un entretien, mais ces personnes ne pourront pas postuler, par exemple, pour une mutation dans une autre SA ou une évolution, examens... ils ne sont pas prioritaires.

M. RABIER, Président

C'est tout l'enjeu de la démarche qui nous anime aujourd'hui puisque, vous l'avez compris, je sais qu'il y a une forme de défiance qui s'exprime de la part des agents, en tout cas c'est ce qui nous remonte et c'est ce qui vous remonte également. Nous, on ne cherche pas à passer en force avec des gens complètement mécontents et avec, potentiellement, une augmentation de l'absentéisme, des gens qui seraient complètement insatisfaits. On cherche à expliquer et à trouver les moyens, comme l'a dit tout à l'heure Madame MARQUET, de satisfaire le plus grand nombre, notamment dans l'organisation du travail. Donc s'il est possible de trouver... parce qu'il restera des tâches de métier complètement Transport Mouvement, on n'est pas en train de dire que plus rien ne doit s'y faire. On est train de dire qu'il y a sans doute, par rapport à l'organisation initiale qui a été pensée, des marges de manœuvre d'organisation autre et si ça peut être mieux pour les agents et que cela correspond aux besoins de l'entreprise et que cela amène quelque chose qui plaît davantage à certains agents, j'ai envie de dire tant mieux. C'est ce qu'on fait habituellement quand on présente des projets de roulements. Vous avez trois versions, le A ne plaît pas, le C est inacceptable et B finalement, en l'améliorant un petit peu, il peut aller. On sera sans doute amenés à avoir cette démarche-là, en tout cas nous, TER, nous y sommes prêts. C'est dans ce sens-là que nous entendons travailler le sujet des agents qui auraient de nouvelles tâches clientèle. Après, de là à dire, pour reprendre le terme, que les gens seraient emprisonnés à TER et qu'ils n'auraient plus aucune autre perspective, je l'ai dit tout à l'heure, c'est faux puisqu'en sauvegardant les gens sur leur filière Transport Mouvement, ils sont potentiellement exportables, ils peuvent faire acte de candidature dans plein d'autres métiers de l'entreprise et du groupe. Il n'y a donc pas de piège possible. Après, ce qui peut être envisagé c'est de regarder, pour ceux qui vraiment n'y trouveraient pas leur compte, des modalités qui soient tenables pour l'entreprise. C'est comme lorsque vous prenez un poste que personne ne veut prendre dans un endroit donné, on a parfois cela et on dit « allez, tu es là au moins deux ans et derrière, promis, tu t'en vas dès que tu as une opportunité ». Peut-être qu'on sera amenés à ce type de débats, mais il faut qu'on le travaille aussi avec les agents, avec les dirigeants de l'Axe. Donc tout cela, ce n'est pas fini. On est encore dans une démarche de construction d'un chemin qui peut permettre à tout le monde d'améliorer le projet actuel.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je vous remercie. Donc je rejoins encore davantage Marc LAMBERT en disant que c'est un dossier très complexe. C'est terminé pour moi, merci beaucoup pour ces réponses.

M. RABIER, Président

Complexe, je ne sais pas si c'est le mot. En tout cas, c'est un dossier qui suscite de l'inquiétude et un sentiment de quelque chose qui ne serait pas positif pour une partie de la population qui a vocation à rejoindre TER. Nous, on ne dit pas cela. TER, ce n'est pas un piège, ce n'est pas quelque chose où on se fait avoir d'une manière ou d'une autre. On a dit que cela n'avait rien à voir avec la concurrence même si nous ne sommes pas complètement audibles sur le sujet parce qu'il y a des gens qui croient que. On va finir, je pense, par convaincre tout le monde que ça n'a rien à voir. Par ailleurs, les nouvelles organisations, nous, nous avons la certitude que dans un an,

quand on aura rodé tout cela, qu'on aura trouvé le chemin où tout le monde y trouve son compte, que ce sera bien mieux pour la gare de Paris Nord, pour le fonctionnement global de l'escale. Donc, collectivement, tout le monde y trouvera son compte, nous sommes convaincus de cela. Après, on n'a pas convaincu tout le monde encore et on pense que la qualité de la production, notamment de l'accueil embarquement, est un élément fort de la gestion globale de la plateforme, de ce qu'il se passe dans la vie des trains... quand vous êtes contrôleur, quelque part, on le sait bien, quand on fait une opération avant, ça limite les potentialités de problèmes dans les trains. Se retrouver seul à bord d'un train à gérer parfois des cas compliqués, s'ils ont pu être gérés dans un accueil embarquement, c'est mieux.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Jérémie LADERRIERE.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Merci. Je reviens également justement sur les postes supprimés. Il y a les autres, je me suis trompé, j'ai dit CTM, c'est le CPT et donc les quatre postes également au niveau du produit train, supprimez-vous les quatre postes de départ ou l'accueil spécial TER ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Ce sont les postes de Départ.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Donc ces agents, aujourd'hui, on peut leur tenir le discours qu'ils peuvent postuler, par exemple, à Voyages. À Voyages on a encore des postes vacants qui ne sont pas forcément automatiquement transférés vu que vous supprimez leur poste.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Ce sont trois postes Départ qualif B.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Donc on peut leur passer le message qu'ils peuvent postuler, aujourd'hui, à l'Axe Nord sur des postes vacants à l'Axe Nord.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Tout à fait. Ils peuvent aussi postuler ailleurs, mais dans ces postes-là.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

D'accord. Idem pour les quatre CPT, sont-ils pris en priorité sur les postes DSOT ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Oui.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Sauf que, voilà, après c'est à vous aussi d'apprécier s'ils sont faits pour le poste ou pas. Aujourd'hui, ils peuvent également postuler sur d'autres postes à l'Axe Nord.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Nous souhaitons vivement qu'ils envisagent de postuler sur le poste de DSOT parce que, pour le coup, nous pensons qu'ils ont les compétences requises.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

D'accord. Par contre, réglementairement, on est bien d'accord qu'ils peuvent postuler sur des postes de l'Axe Nord étant donné que vous supprimez leur poste.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Ils ont le choix.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Entendu. Pour Madame MARQUET, quand on a eu l'invitation pour la table ronde de l'Axe Nord, on nous a expliqué que le TER avait des propositions à faire et c'est pour cela que l'Axe Nord refusait dans l'immédiat d'avoir une CSSCT commune, mais était plus sur une table ronde pour pouvoir discuter. Madame MARQUET pourra témoigner des échanges. Comme on le dit depuis le début, on combat votre projet parce que l'idéologie ne nous convient pas. En revanche, ma question c'est pour Madame MARQUET, qu'aviez-vous comme propositions à faire à cette table ronde pour le TER ? Quelles concessions aviez-vous à faire sur ce dossier ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

On voulait vous proposer des groupes de travail avec les agents pour travailler sur la répartition des tâches et on voulait évoquer la façon dont les agents qui, effectivement, souhaiteraient assurer essentiellement des missions de sécurité pourraient, à terme, demander des mutations.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Quand vous dites « à terme », c'est comme le disait Monsieur RABIER, on se laisse au moins deux ans dans le poste et un engagement verbal ou par écrit.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

C'est moins que cela et ce n'est pas uniquement du verbal. J'aurais vivement souhaité sincèrement que nous puissions avoir cet échange-là, mais ça n'a pas été possible, comme vous le dites.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Vous avez vu la teneur des échanges, c'est forcément compliqué de vous accompagner dans un tel projet qui continue la casse de l'entreprise, la séparation des activités, la casse des métiers. C'est quand même difficile pour nous de discuter à une table ronde. La CSSCT commune à l'Axe Nord, cela fait deux fois qu'on la réclame également à Madame BOSSE-PLATIÈRE. Aujourd'hui, il y a un refus de sa part. Si Monsieur RABIER peut la relancer, nous ferons le boulot de notre côté également vu qu'on a le référent SSCT au sein de l'Axe Nord. On va refaire également la demande. On pense qu'il est également plus utile de travailler tous ensemble en tant qu'élus du TER ou de l'Axe Nord sur ce projet qui n'est pas anodin. À ce jour, on essaie d'expliquer aux agents, vous, la direction, qu'il s'agit simplement d'un changement administratif et qu'il n'y a pas de conséquences. Si, il y aura des conséquences. Si demain il y a des suppressions de postes, le périmètre géographique de priorité pour

des reclassements, c'est le périmètre du TER. Ce qui veut dire que forcément, ça ne sera pas nécessairement la Gare du Nord. Ça pourra être tous les Hauts-de-France, par exemple. Donc ce n'est forcément pas anodin. Sans parler après de l'ouverture à la concurrence. C'est tout pour moi dans un premier temps.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous n'avons pas de demandes de prise de parole pour l'instant.

M. RABIER, Président

Y a-t-il d'autres remarques ou questions ?

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Je vais continuer alors. Par rapport à la masse salariale, vous annoncez une économie de 340 000 euros. Pouvons-nous avoir, pas le détail, mais un peu plus d'explications ? Qu'est-ce que c'est ? S'agit-il de ce que vous aviez estimé comme charges pour l'embauche des intérimaires sur l'année 2020, 2021 ? À quoi correspond ce chiffre exactement ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Il s'agit essentiellement de l'économie réalisée sur les missions qui étaient externalisées effectivement.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

C'était donc le budget de 2020 ou est-ce que c'était une prévision pour 2021 ? Vous aviez l'intention de maintenir les intérimaires et cela aurait coûté au TER 340 000 euros. C'est simplement pour comprendre le chiffre parce que c'est quand même un chiffre conséquent, 340 000 euros, vous le présentez dans un dossier de CSE et forcément on parle d'économies. Nous voudrions avoir un peu plus de détails sur le chiffre. Ça serait également intéressant pour le comprendre.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Il s'agit du coût des prestations qui, aujourd'hui, étaient externalisées.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Donc principalement pour l'accueil embarquement ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Oui. Il n'y a pas que cela, mais c'est principalement cela effectivement.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Pourrait-on avoir une précision sur une autre partie ? Qu'est-ce qui justifiait justement ce chiffre ? Est-ce que c'est justement la refonte des missions ? Le partage que vous êtes en train de faire ? De remettre par exemple les VAE au niveau des TA, de mettre des bulletins de freinage aux agents de manœuvre, est-ce que c'est cela également qui va vous permettre... est-ce que ce chiffre comprend également cette polycompétence que vous avez accentuée ? Simplement avoir l'explication. On note qu'il y a une partie par rapport à l'intérim, mais qu'est-ce qui fait ce chiffre qui est quand même assez conséquent, 340 000 euros ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

L'économie est liée à cela et sur les VAE pour les TA, je confirme ce que j'ai dit tout à l'heure, l'enjeu est un enjeu de robustesse. Ce n'est pas un enjeu qui a des impacts sur le nombre de postes.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Également, pour les bulletins de freinage qui seraient susceptibles d'être remis aux agents de manœuvre, c'est pareil, j'imagine qu'à terme, en dehors de la robustesse, il y a bien une étude de votre part de sûrement supprimer des postes d'ici quelque temps, une fois de plus.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Non. Il n'y a pas de schéma, aujourd'hui, de suppressions de postes par rapport à ce dossier.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

D'accord. Donc l'organisation qui est mise en place sur Paris Nord rentre dans le budget global, on va dire, de la convention TER que vous avez signée. Il n'y aura pas d'économies à faire sur le personnel, sur la masse salariale, dans les mois ou dans les un ou deux ans à venir.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Dans les mois à venir, oui.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Entendu, merci.

M. RABIER, Président

Traditionnellement, Monsieur LADERRIERE, les économies que nous mettons, ce sont des économies sur les impacts de l'organisation et souvent ce qui chez nous impacte beaucoup c'est quand vous supprimez, je dis n'importe quoi, quelques emplois, vous prenez la masse salariale annuelle et vous multipliez. On a donc des barèmes entre les différentes qualifications de ce que ça fait en moyenne de masse salariale gagnée. Ce n'est pas ce que touchent les agents, la masse salariale. C'est également la part patronale. Là, comme on l'a dit, c'est essentiellement la part de masse salariale des intérimaires qui est une prestation externe. Donc c'est un projet qui, économiquement, on ne s'en cache pas, est utile pour la compétitivité de TER Hauts-de-France. Tout cela, ça rentre aussi dans les efforts qu'on nous demande dans la convention actuelle qu'on a signée l'année dernière. En même temps, ça rentre dans la politique de l'entreprise de réinternaliser des tâches comme Jean-Pierre FARANDOU l'a souhaité. C'est ça le sens. Donc on montre, à travers ce dossier, qu'on peut sauvegarder quelque part l'emploi, même si c'est compliqué, je ne nie pas tout ce que l'on vient de se dire, et faire des économies de prestations externes. J'ai d'ailleurs souvent des revendications qui sont portées par plusieurs organisations syndicales au niveau national.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Pauline DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Je voulais revenir sur l'impact en termes de rémunération, donc page 25 du dossier. On voit bien qu'il est repris comme quoi les agents pourront bénéficier d'indemnités pour la connaissance de langues étrangères, que le temps de VAE sera pris en compte dans les temps de manœuvre en gare pour les conducteurs et les manœuvres. En revanche, on ne parle pas du tout d'ancienneté des agents de réserve. Est-ce que, bien évidemment pour moi ça va de soi, mais si je vous pose la question c'est qu'on m'a interpellé sur ce dossier-là, les agents qui sont aujourd'hui à la réserve et qui vont être transférés et qui resteront en réserve conserveront-ils leur taux d'ancienneté ? Il s'agit de ma première question.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Oui.

M. RABIER, Président

Oui.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Vous me le confirmez, entendu. Vous savez, la Radio Ballast, comme on dit, disait que non donc c'était une inquiétude en termes de rémunération pour les agents, donc si c'est confirmé que c'est maintenu, c'est déjà une bonne chose. Après, forcément, vous vous doutez bien, Monsieur RABIER, que je vais revenir sur le sujet, puisque je reviens sur le sujet plusieurs fois, sur cette même page il y a l'impact en termes de représentation du personnel et des activités sociales. Donc pour les activités sociales, je vois bien que les agents continueront de bénéficier de leur CASI actuel. Là-dessus, je laisserai plus particulièrement les agents du CASI en discuter. En revanche, je vois également que la CSSCT Production Evolution des Services ainsi que la CSSCT Services prendront respectivement les conducteurs de manœuvre locale et les agents d'escale. Autrement dit, demain, nous verrons le nombre d'agents et le périmètre de la CSSCT Production Evolution des Services ainsi que la CSSCT Services évoluer. Là-dessus, je pense qu'on ne peut que se rejoindre. Dans un deuxième temps, il est précisé que ça n'aura aucun impact sur le nombre d'élus et sur les crédits d'heures, là-dessus, je suis d'accord. Cependant, je pense, et je vous refais la demande même si je pense que vous avez bien compris ma demande avant que je ne la formule, mais je pense qu'il serait bien de revoir, pour ces CSSCT-là, la présence de personnes de Paris Nord pour qu'ils soient représentés au mieux lors de ce transfert, car vous connaissez déjà, et Marc LAMBERT pourra, je pense, appuyez là-dessus, la complexité du territoire de ces deux CSSCT à faire notre boulot en tant que mandatés CSSCT ou élus, de faire notre boulot correctement et comme on aimerait le faire depuis la mise en place des CSE et des CSSCT et que, malheureusement, vu la grandeur du périmètre, le temps accordé, ce n'est pas forcément évident pour nous et c'est même plutôt frustrant. Demain, on va voir notre périmètre encore s'agrandir, on va y rajouter plus d'une centaine d'agents. Mon inquiétude, aujourd'hui, c'est de ne pas pouvoir mener nos missions qui sont des missions pour aider l'entreprise et pas pour contrer toutes les décisions, mais bien pour accompagner les agents et l'entreprise dans toutes les évolutions... de ne pas pouvoir la mener à bien, je vous avoue, c'est quelque chose qui me frustre énormément depuis la mise en place des CSSCT. Je voulais donc savoir s'il était possible de revoir ce paragraphe-là et de voir

s'il ne serait pas possible de rajouter au moins un représentant ou deux dans chaque CSSCT pour représenter au mieux et être à l'écoute et surtout faire un accompagnement durant ce transfert et après le transfert de ces agents. C'est terminé pour moi, je vous remercie.

M. RABIER, Président

Je connais cette demande, Madame DEBAST, ce n'est pas la première fois que vous la formulez et il n'y a pas que vous d'ailleurs. Il y a eu des évolutions depuis 2019, la création du CSE, de nos trois CSSCT. En termes de plus et de moins, surtout de moins, on a perdu, quand je dis « on a perdu » cela signifie qu'il y a eu des gens qui ont été transférés au Techninat, à Voyages... et on a des opérations inverses où on va normalement regagner. Donc il y a du plus et il y a du moins puisque l'on continue d'ajuster, je dirais, le périmètre des agents qui, finalement, sont directement rattachés hiérarchiquement à TER Hauts-de-France. En théorie, ce qu'on écrit est vrai. On attend les prochaines élections, on réajuste... Moi, je suis en train de réfléchir à plusieurs sujets, dont celui que vous évoquiez, mais pas que, il y a aussi le sujet, demain, avec la mise en place de la Direction de lignes de la présidence également, des CSSCT notamment Production Evolution des Services, Traction et puisque, à terme, vous le savez, il n'y a plus d'établissement Traction, et de la CSSCT Services. Il y a le sujet du bon niveau de pilotage pour que les mandatés CSSCT aient un dirigeant et des assesseurs qui font bien fonctionner le dispositif et vous soulignez le fait que, effectivement, sur Paris, on prend pied quelque part depuis quelques mois. On va étendre avec cette intégration le nombre d'agents et il y a sans doute quelque chose à regarder. On a un travail qui a débuté, mais avec la période COVID, il a été un peu suspendu, de retour d'expérience sur le CSE qui a été initié nationalement par la DRH nationale ferroviaire et qui a fait l'objet également, localement, régionalement, de certaines investigations. Pour l'instant, c'est prématuré parce que, personnellement, je n'ai pas encore les idées complètement arrêtées sur le sujet. On est un peu « au milieu du gué », on est en plein été. Il faudra que nous revenions, je pense, avant la fin de l'année pour être au clair là-dessus. Voilà ce que je peux vous dire à l'instant T. Je ne suis pas obtus et fermé à certaines évolutions.

M. KIKOS, Secrétaire

Deux mots sur le sujet, Monsieur RABIER, on sait qu'il y a des discussions entre la direction nationale et les fédérations à ce sujet-là et que, y compris quand d'un côté on nous cite d'autres régions, de l'autre on ne peut pas avoir un langage différent d'une région à une autre sur les mêmes instances, pour être plus clair. Il va donc falloir qu'on s'articule de la même manière et que ce soit équivalent dans toutes les régions. Ce qu'on va vivre sur les Hauts-de-France et avec le territoire de Paris Nord, on doit travailler de la même manière et on doit avoir les mêmes méthodes. Vous avez cité PACA ou le Grand Est, on doit travailler de la même manière là-bas dans les instances. Je pense qu'on aura un retour dans le courant du deuxième semestre des échanges du national sur les évolutions qui pourraient être apportées dans nos règlements intérieurs.

M. RABIER, Président

Vous avez raison, Monsieur KIKOS, quand vous dites qu'il y aura des débats nationaux. Je pense que c'est l'intention de François NOGUE, dans l'agenda social, de ramener sur la table un certain nombre de sujets qui sont déjà remontés. Il y a le

sujet également, on l'a déjà dit, de l'emploi d'un point de vue territorial avec sans doute à partir de cet automne des réunions, en tout cas des travaux multisociétés réunis, multiactivités, sur un bassin qui est celui des Hauts-de-France, comme on le fait d'ailleurs avec les réunions COVID aujourd'hui, mais là c'est ciblé COVID. On aurait sans doute à mettre en place quelque chose qui fera l'objet, je pense, d'un accord au niveau national et d'une déclinaison régionale. Il y a d'ailleurs un coordinateur régional qui a été désigné et c'est le directeur de région, Frédéric GUICHARD, qui a été désigné récemment pour, je dirais, piloter, réguler un petit peu toute cette logique-là. Il y a donc des choses qui avancent au niveau national et après il y a l'organisation propre à chaque CSE. Si on parle de TER, il y a onze régions TER, mais il n'y a pas onze CSE identiques, il n'y a pas onze règlements intérieurs identiques. Chacun a finalement discuté, mis en place des procédures. On le voit bien d'ailleurs, même avec Voyages, on n'est pas dans les mêmes manières de fonctionner, ce qui nous pose des problèmes aujourd'hui, ce que vous remontez en disant « on n'arrive pas à organiser une réunion commune pour travailler les sujets ». De ce que j'en ai compris, leur CSSCT intervenant plutôt postérieurement au dossier comme celui qui nous accapare alors que nous, on les fait plutôt œuvrer et travailler en amont du passage en CSE. Donc on voit bien que tout le monde ne raisonne pas de la même manière. Ce n'est pas une question d'organisations syndicales ou de dirigeants, c'est une question de comment tout cela a été construit et négocié. Il n'y a pas d'harmonisation totale, mais il y aura sans doute des directives, en tout cas des fondamentaux nationaux qui vont peut-être parvenir dans les semaines à venir.

M. KIKOS, Secrétaire

Oui, parce qu'en gros, comment cela va se passer, on a quand même un peu plus d'un an de recul sur la mise en place de ces instances-là avec la disparition des anciennes IRP et l'ensemble des CSE auront apporté leur contribution pour nourrir les débats nationaux. Donc je pense qu'ils vont pouvoir aussi s'appuyer sur ce qui va et ce qui ne va pas et justement essayer d'améliorer le fonctionnement de nos instances parce que l'on sent, sans vouloir faire le débat aujourd'hui là-dessus, mais c'est vrai que nous en avons discuté plusieurs fois, on sent qu'on a quand même des manques à certains maillons de la chaîne et qu'on ne pourra qu'améliorer ces instances-là, notamment en termes de proximité ou en termes de métiers par exemple.

M. RABIER, Président

En tout cas je vous rejoins sur un point, on a suffisamment de matière depuis dix-huit mois, avec pas mal d'événements, de crises comme le COVID, qui nous permettent d'apprécier finalement ce qui est bien, ce sur quoi tout le monde est à peu près d'accord et ce qui est améliorable. En tout cas, chez nous, je pense que nous sommes mûrs et on avait déjà initié un premier travail. Nationalement, ils ont fait quelques statistiques aussi, mais le fonctionnement d'un CSE et de ses Commissions, ce ne sont pas que des statistiques de réunions, de choses comme cela, c'est aussi une façon de travailler, une façon d'aborder les dossiers. Il y a des points, chez nous, que je juge, moi, plutôt positifs et d'autres qui sont encore perfectibles, on est d'accord, ce n'est pas un monde parfait.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Fatima BOUKREDIA.

Mme BOUKREDIA, CGT

Ma question porte sur la distribution. Je voulais connaître les évolutions de la distribution au 2 novembre, s'il vous plaît.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Aucune évolution par rapport à aujourd'hui.

Mme BOUKREDIA, CGT

Donc les agents Voyages continueront à vendre du TER ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Tout à fait.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Marc LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Effectivement, vous dites que vous n'êtes pas contre l'évolution et notamment de faire participer des membres de Paris Nord à nos CSSCT. Nous, pour donner un exemple, suite au départ d'un collègue, on a peut-être une possibilité en CSE de faire monter quelqu'un de Paris Nord. Avant, Paris Nord c'était une centaine d'agents. Avec le transfert que vous faites, on va pratiquement arriver à 250 agents. Je sais bien qu'après on regarde le nombre d'agents perdus et le nombre d'agents qui arrivent, mais la pertinence de ce qui est demandé par Pauline, c'est le fait d'avoir un représentant, un ou des représentants de Paris Nord lors de la CSSCT. Après, si votre projet va au bout et que vous le mettez en place, je dis bien « si », au 1^{er} novembre, on a quand même besoin d'avoir les débats sur comment on pourra intégrer des collègues, à quel nombre, à quelle hauteur, dans quelles CSSCT, à la date du 1^{er} novembre. Après, sur le débat que vous avez eu avec Alex, c'est soit il y aura un cadrage national et ce cadrage national s'appliquera à tous ou soit il y a aura des négociations, on va dire, par CSE. Nous, on se pose bon nombre de questions puisque, suite aux élections, on a déposé des listes de délégués syndicaux dans des établissements qui étaient l'ERC Nord-Pas-de-Calais, l'ERC Picardie, l'établissement Traction et le Technicentre. Quid de tout cela, avec la mise en place des entités de lignes ? Je ne suis pas trop sur le sujet du jour, mais vous avez ouvert la possibilité. Tout cela pour vous dire que ces questions-là, nous, on commence déjà à se les poser et qu'il ne faudra pas tarder à en discuter. Dès la rentrée, je pense qu'il faut que l'on voie et qu'on essaie de répondre à toutes ces questions-là pour ne pas tout faire à la hussarde et au dernier moment. Je sais que les entités de lignes, c'est pour le mois de février, mais effectivement il se pose bon nombre de questions au niveau des instances et au niveau juridique sur ce qui a été désigné avec un certain périmètre et de nouveaux périmètres que vous mettez en place. Terminé.

M. RABIER, Président

Oui, nous aussi nous nous interrogeons, avec l'équipe de Karim SERHANI, sur finalement le bon modèle de représentativité puisque vous avez raison, on est en train de conforter notre position TER à Paris et c'est d'ailleurs un enjeu qui a été voulu par le président FARANDOU il y a quelque temps, l'année dernière, quel impact tout cela doit avoir sur le modèle de fonctionnement, notamment de l'instance commune unique.

Une fois qu'on a dit cela, on verra effectivement ce qui est décidé nationalement. Moi, je pense que tout ne sera pas cadré par le central parce qu'il y a des spécificités locales, l'histoire, en Occitanie ou à PACA ils ne fonctionnent pas comme dans le Nord, on n'a pas la même manière parce que c'est comme cela, ce n'est pas une question d'organisations syndicales ou de dirigeants, c'est plus le fruit de méthodes, d'histoire... La vie sociale d'une entreprise n'est pas unique et vous le savez bien si vous avez des collègues ailleurs ou si vous avez un peu bougé dans votre carrière. Il y a des points qui sont compliqués quelque part et qui ailleurs font beaucoup moins de débats et, à l'inverse, vous avez d'autres sujets qui crispent ici, mais qui ailleurs ne font pas de débats. Moi, j'ai dit que je n'étais pas fermé, qu'à un moment donné nous aussi on s'interroge sur un certain nombre de sujets, on a un intérêt à voir au-delà des délégués syndicaux qui, eux, appartiennent aux organisations syndicales, on en a déjà, aujourd'hui on a différents représentants et interlocuteurs dans les DCI... On a intérêt, je crois, à avoir aussi des mandatés ou des élus qui soient un peu représentatifs du secteur géographique. Je pense que l'on peut partager cet enjeu. On l'a fait avec le périmètre actuel, Picardie et Nord-Pas-de-Calais, mais sur Paris c'est plus limité. Le nombre de membres de CSE de Paris, c'est effectivement, au regard de l'importance que prend Paris dans notre nouvelle organisation TER, c'est sans doute quelque chose qu'il faut qu'on revisite, oui, oui, je ne dis pas le contraire. Mais c'est « hors sujet » du dossier, même si le dossier nous invite à ne pas trop tarder par rapport à ce que l'on vient de se dire. Ce n'est pas quelque chose qui doit être forcément traité dans le cadre de ce dossier-là, Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Oui, oui, je partage. J'ai profité du débat qui s'est instauré entre vous et le secrétaire pour vous le dire, mais effectivement ce n'est pas à l'ordre du jour.

M. RABIER, Président

Concernant ce dossier, on a fait un large tour, je vous remercie pour la qualité et la sérénité des échanges. Avez-vous encore des questions ou des points qui ne seraient pas encore clairs sur lesquels on devrait revenir ?

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

En ce qui concerne la formation VAE pour les TA, à combien de temps l'estimez-vous ? Dans le dossier, il n'y a pas d'estimation. Une journée ? Une demi-journée ? Trois heures ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

De mémoire c'est une journée.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas une tâche complexe. Une journée, on en profitera aussi pour expliquer le contexte, la logique de tout cela. Ce n'est pas simplement la tâche en elle-même de faire le tour du train et de vérifier qu'il n'y a personne dans les rames.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Ce n'est pas complexe, Monsieur RABIER, en revanche c'est quand même un fait de sûreté et de sécurité. Je vous rappelle que sur des VAE, des agents contrôleurs ou d'escale, plus d'un se sont fait malheureusement agressés donc ce n'est pas anodin.

Cela pose donc quand même question sur la mise en place. Ce n'est pas une demande, mais il n'y a pas de tenue spécifique, le collègue ne sera pas forcément identifié donc cela pose quand même question sur la sécurité et la sûreté. Il y a la posture pour la formation qui a été donnée également aux agents de l'escale ou aux ASCT, mais il y a eu quand même des réflexions sur la mise en place parce que, je me répète, une VAE ce n'est pas anodin. Quelqu'un qui s'est par exemple endormi ou quoi que ce soit, vous le réveillez, plusieurs collègues ont déjà pris des coups à cause de cela. Donc avez-vous une réflexion par rapport cela ou contentez-vous de dire que vous allez les former et que cela va bien se passer ?

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Non, on a une réflexion sur le sujet. Les DPX TA ont commencé à travailler le sujet avec leurs collègues de l'escale et par ailleurs, suite à une remarque formulée par un agent, on est en train de regarder si on peut les doter de la même application sur leur téléphone que celle qui est fournie aux agents de relation client, l'application s'appelle « sûreté » et elle permet, sous réserve d'être activée, si le téléphone est secoué, tombe... de mémoire il y a quatre postures possibles, d'être mis en contact directement avec la SUGE avec un dispositif d'écoute et des interventions rapides.

M. RABIER, Président

Le sujet sûreté est important, Monsieur LADERRIERE, puis il y a le sujet sécurité des voyageurs puisque, malheureusement, de temps en temps, on a eu un cas dernièrement, sur Lille, quelqu'un peut se retrouver, parce qu'il s'est endormi, parce que... il peut se retrouver dans un faisceau, il se met en danger, il descend, il n'y a pas de quai, voilà, c'est le principe de cette procédure, c'est aussi d'éviter un accident de personne, d'un voyageur qui serait resté anormalement dans un train, vous le savez.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Tout à fait. Après, c'est pareil, je sais qu'au niveau des escales, il y a des tableaux de suivi qui ont été demandés par le national par rapport aux VAE. Est-ce que ce sont des choses que vous allez également mettre en place au niveau du TER ? Le tableau de suivi serait rempli par le TA pour pouvoir justement dénombrer le nombre de VAE, le nombre de voyageurs qui ont été retrouvés dans les rames par exemple.

M. RABIER, Président

Vous voulez dire des statistiques pour connaître l'efficacité de la VAE, autrement dit à combien de personnes on a demandé de descendre du train, est-ce bien cela ?

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Oui, c'est cela. Je sais qu'il y a une demande au niveau des activités au niveau national par rapport à cela, de pouvoir dénombrer... nous ça nous a interrogés forcément de savoir, si la direction veut quantifier, quel est le sujet derrière, quelle est la conséquence derrière. Apparemment, c'est justement par rapport aux statistiques pour estimer le nombre de VAE qui sont réalisées, le nombre de voyageurs qui sont parfois retrouvés dans les rames. Mettez-vous également en place ces choses-là au niveau du TER ?

M. RABIER, Président

Personnellement je n'ai pas connaissance de cette demande, mais je peux me renseigner, sauf si Madame MARQUET a des éléments.

Mme MARQUET, DL TER PHDF

Je n'en ai pas connaissance non plus, on va se renseigner.

M. LADERRIERE, RS SUD-Rail

Entendu.

Mme LAMBERT, Pôle Relations Sociales

Nous n'avons pas d'autres demandes de prise de parole, Raphaël, pour l'instant.

M. RABIER, Président

Entendu. Je pense que nous pouvons donc clôturer cette séance, sauf s'il y a une dernière intervention d'un élu ou d'un membre du CSE. Merci à tous. Je vous remercie encore pour la qualité des échanges. Vous avez compris que le travail n'est pas terminé. J'ai bien pris note de la nouvelle demande d'œuvrer avec l'Axe TGV en CSSCT. Je rappelle que chez nous, on avait voté pour désigner les membres. Dans la foulée de notre CSE, j'en ferai part de nouveau aux dirigeants de l'Axe TGV. On verra si c'est possible postérieurement. Le CSE côté Axe, il est prévu, je parle sous le contrôle de Madame MARQUET, le 30 juillet. Ce sera le même dossier, mais présenté aux élus du CSE Axe TGV. En espérant qu'il se passe bien et qu'il puisse y avoir une ouverture sur la méthode pour que l'on puisse avancer en bonne intelligence, notamment pour diminuer les réticences d'une partie de la population, on l'a bien compris, du secteur Produit Train notamment, du secteur Départ. Merci à tous, je vous souhaite une bonne journée et un bon appétit.

La séance est levée à 11h24.