

## Comité social et Économique TER Hauts-de-France

### SÉANCE PLÉNIÈRE DU 29 OCTOBRE 2020 (à distance)

Présents :

#### DIRECTION

M. RABIER, DRH	Président
M. SERHANI, Relations Sociales	Assesseur
M. MARTEL, Directeur production	
Mme FABBRONI, Responsable Dpt Emploi et Compétences	
M. FAUCHILLE, Chef de projet	
M. GAUCHET, STF	
M. PERCEBOIS, Pôle prévention	
M. DELAVELLE, RS	
Mme THIEBAUT, RS	

#### ÉLUS DU PERSONNEL

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

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

### REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

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

Ordre du jour de la réunion du Comité social et Économique  
du jeudi 29 octobre 2020

<b>1) Approbation des procès-verbaux des réunions du CSE TER Hauts-de-France des 25 et 28 septembre 2020</b>	<b>38</b>
<b>2) Informations de Monsieur le Secrétaire</b>	<b>39</b>
<b>3) Informations de Monsieur le Trésorier</b>	<b>39</b>
<b>4) Informations de Monsieur le Président</b>	<b>39</b>
- Point d'actualité	39
- Informations commerciales	40
- Informations sur la régularité et la production	44
<b>5) Point SSCT (3<sup>ème</sup> trimestre)</b>	<b>54</b>
<b>6) Informations trimestrielles de l'emploi</b>	<b>70</b>
<b>7) Information sur le dossier de Révision du processus de commande (phase pré-opérationnelle)</b>	<b>82</b>
<b>8) Information sur le projet d'évolution de la STF</b>	<b>84</b>

*La séance est ouverte à 9h30.*

M. RABIER, Président

Je vous propose d'ouvrir ce CSE du mois d'octobre et nous allons commencer par l'appel.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la délégation CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

Bonjour à tous. Pouvez-vous passer à la délégation SUD ? Je recherche ma liste.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, David. Pour la délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Bonjour. Pour la délégation SUD, nous sommes au complet. Il n'y a que Maxime LENFANT qui est excusé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour la délégation UNSA ?

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Bonjour à ceux que je n'ai pas pu saluer. La délégation UNSA est au complet, il y a simplement Sandrine WIART qui est remplacée par Sabine DUPRE. Sandrine est toujours malade du COVID.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour la délégation FO ?

Mme DEDISSE, FO

Bonjour. Je serai toute seule aujourd'hui, donc Christine DEDISSE.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci Christine. Pour la délégation CFDT ?

M. VEZARD, RS CFDT

Bonjour à tous. Madame MANIER est remplacée par Madame MARTIN qui n'est pas encore connectée. Je pense, comme la dernière fois, qu'elle doit avoir un problème de connexion. Sinon, nous sommes au complet.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Sébastien. Pour la délégation CGT, David ?

M. ROTOLO, RS CGT

Je vais donner les noms, ça sera plus rapide. Pour la délégation CGT, sont présents : David WARTELE, Pierre WILLAEYS, Christelle CORBIN, Xavier WATTEBLED, Alexandre KIKOS, Christophe HOUEL, Fabien SMAGHUE, Fatima BOUKREDIA, Ludovic FOURNIER et Jérôme DECLERCQ.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, David.

M. RABIER, Président

Merci, Karim. Avant de vous laisser la parole pour les déclarations liminaires, peut-être un mot d'introduction sur l'actualité brûlante et les annonces, hier soir, du président de la République. Bien évidemment, nous n'avons pas encore la traduction concrète, nous sommes comme vous. Nous attendons ce soir des précisions qui seront données par le gouvernement. Ce que nous savons, c'est qu'un décret devrait suivre dans les jours à venir ou très rapidement, on imagine, puisque c'est à partir de demain qu'il y a la phase 2 du reconfinement. Nous en parlerons tout à l'heure, on imagine qu'il y aura sans doute une évolution des plans de transport tant Voyages que TER, mais tout cela est bien évidemment à préciser. On a compris qu'il y avait une généralisation du télétravail. On a déjà vécu cela au printemps dernier donc on imagine, comme vous, qu'en particulier tous les personnels dans les sièges vont être remis en télétravail à partir de demain. On imagine également, les décrets vont le préciser, que l'entreprise, le groupe SNCF, va de nouveau bénéficier du dispositif d'activité partielle, notamment s'il y a des évolutions fortes de plans de transport et un sujet qui avait fait quand même beaucoup débat, qui avait compliqué surtout la vie des cheminots et des Français en général, c'était le sujet des gardes d'enfants. Là, la différence forte c'est que les écoles devraient rester ouvertes, en tout cas jusqu'au lycée. Cette ouverture des écoles devrait minimiser normalement les problématiques de garde d'enfants. Toutefois, soyons prudents parce qu'on verra les modalités, si les écoles sont ouvertes une semaine sur deux. Les protocoles ne sont pas encore très clairs, en tout cas à ce stade, on verra les modalités. On peut donc quand même penser que les sujets de garde d'enfants seront moins prégnants que ce qu'on a pu vivre avec la fermeture totale des écoles, vous vous en souvenez, au printemps dernier. Voilà, de manière très résumée, ce que je ressens de cette intervention hier qui va être accompagnée de plein de précisions dans la journée et surtout ce soir et d'une traduction qui sera opérée dans l'entreprise, sans doute pour TER avec les AO. Je vous laisse la parole pour les déclarations liminaires et j'imagine que ces sujets-là pourront revenir ensuite. On commence par la CGT.

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

*« Monsieur le Président,*

*La situation de crise sanitaire puis économique sert de prétexte à des plans massifs de suppressions d'emplois dans les transports publics et l'industrie.*

*Or, sur les 30 dernières années, la croissance des volumes de transport ne s'est pas infléchie par les différentes crises économiques, car c'est une tendance de fond.*

*La crise actuelle ne peut en aucun cas être un prétexte à la restructuration des modes et de leurs branches industrielles.*

*Une politique d'austérité provoquerait un déficit de réponse aux besoins sociaux de transport et un cercle vicieux de récession économique pour le pays.*

*La CGT revendique donc l'arrêt des suppressions d'emplois ou liquidations d'entreprises dans les transports publics et l'industrie.*

*La CGT considère au contraire qu'il faut créer des milliers d'emplois dans les branches liées au transport pour répondre aux besoins sociaux.*

*Par ailleurs, les différents modes ont des caractéristiques spécifiques qui répondent à des attentes spécifiques, vitesse, capacité d'emport, adaptabilité.*

*Il ne s'agit pas de les opposer, mais au contraire d'exploiter leurs avantages, de faire jouer leur complémentarité et de définir l'équilibre le plus utile pour le pays.*

*Le mode aérien ou la voiture ne doivent donc pas être pensés comme des victimes expiatoires.*

*Ils ont leur place dans les solutions de transport.*

*Les réorientations liées aux choix d'aménagement du territoire, aux obligations de résultat en matière environnementale ou aux choix industriels ne doivent pas se traduire par la destruction brutale d'emplois ou la précarisation des salariés, mais doivent s'envisager sur le long terme avec un dispositif sécurisant l'emploi et la formation pour construire des transitions volontaires.*

*Sur SIRIUS,*

*Dernièrement, la direction a reçu les organisations syndicales pour présenter les évolutions de SIRIUS pour les prochaines semaines.*

*Entre la mise en place d'un nouveau logiciel côté Réseau et l'intégration d'une nouvelle fonctionnalité, les gestes métier des conducteurs vont devoir évoluer.*

*SNCF Réseau remplace son logiciel de tracé des horaires (THOR) par un nouveau logiciel (SIPH) plus performant pour optimiser l'utilisation de la capacité du réseau et mieux répondre aux besoins des entreprises ferroviaires.*

*Ce nouveau logiciel aura directement des conséquences sur l'affichage de la fiche train sur l'outil SIRIUS.*

*En effet, sur certaines portions de lignes, des absences de « vitesse limite » apparaissent sur la fiche train dans la colonne « VL » du fait de la superposition de vitesses dans deux LILI différents.*

*La direction affirme travailler le sujet pour que ces « trous » disparaissent, mais précise que ce sont les LILI qui font foi et que les VL ne sont données qu'à titre indicatif.*

*Toutes les indications ne réapparaîtront pas au changement de service de décembre 2020. Une fois de plus, la CGT dénonce le manque d'anticipation de la direction.*

*Les conducteurs seront contraints de jongler entre plusieurs documents pour trouver la vitesse adaptée à leur type de circulation.*

*Cette absence d'informations pourrait avoir des conséquences désastreuses sur la sécurité des circulations.*

*Ce nouveau logiciel ne permet plus de calculer la vitesse de référence.*

*La direction tente de pallier coûte que coûte la disparition de cette donnée en créant une nouvelle fonctionnalité : vitesse moyenne, « VMoy ».*

*Celle-ci correspondrait à des valeurs moyennes de vitesse d'étape sur le parcours. Des tests sont en cours.*

*Mais après plusieurs échanges, la direction finit par avouer que ce dispositif ne sera qu'une indication sur la marche du train.*

*Cette solution est temporaire en attendant le développement d'une nouvelle vitesse de référence.*

*Parallèlement, la direction continue de développer « Opti-conduite » dans toutes les activités.*

*La CGT a vivement rappelé les conséquences d'un tel outil sur les conducteurs, les reléguant à de simples exécuteurs d'ordres donnés par un calcul GPS.*

*En revanche, aucune formation ne sera réalisée. Les conducteurs devront se contenter d'une énième note de sécurité dans leur casier. Les plus chanceux auront une explication par le CTT.*

*Depuis des années, la CGT dénonce la politique menée par l'entreprise de destruction massive de l'emploi.*

*Le transfert des autorisations de départ sur le contrôleur ou le conducteur a pour conséquence l'augmentation des accidents ou incidents lors de la mise en mouvement du train. Le chef de service n'étant plus présent sur le quai, le train peut se mettre en marche sans que les interventions ne soient finies.*

*Les boucles de rattrapage permettant un haut niveau de sécurité sont supprimées les unes après les autres.*

*Avec la suppression des autorisations de départ en décembre 2019, le conducteur devient le seul responsable de toute la procédure de départ.*

*La CGT ne cessera de revendiquer la réhumanisation des trains et des gares avec des agents formés et qualifiés pour revenir à un haut niveau de sécurité ferroviaire.*

*L'outil SIRIUS actuel tel que nous le connaissons est devenu obsolète.*

*Le développement d'un nouvel outil qui correspondrait mieux aux attentes des conducteurs va également prendre en compte les directives faites par les activités puisque ce sont elles qui le financent.*

*La préparation de la mission, la fiche train et le bulletin de service sont toujours des objectifs majeurs, mais des fonctionnalités nettement moins liées à la sécurité, comme l'information voyageurs ou pire le management de l'agent, sont ajoutées.*

*Pour la CGT, SIRIUS est un outil de sécurité professionnel et il doit le rester.*

*La CGT restera vigilante et ne cautionnera jamais qu'un outil de sécurité devienne un outil managérial.*

*Le 23 octobre 2020, plus de 200 cheminots, usagers et représentants politiques, se sont rassemblés devant le Conseil Régional pour dire « NON à l'ouverture à la concurrence sur notre région ».*

*Sous prétexte d'une mauvaise qualité de service, conséquence des réformes successives et d'une politique d'entreprise qui privilégie plus à la rentabilité financière qu'à répondre à sa mission de service public ferroviaire, la Région, droite et dogmatique, voudrait nous faire croire que l'ouverture à la concurrence serait le remède miracle.*

*Et pourtant, l'expérience malheureuse de l'ouverture à la concurrence en 2006 du FRET et l'obligation, aujourd'hui, pour le gouvernement de présenter un plan de relance pour essayer de sauver le FRET ferroviaire, devrait bien au contraire, nous amener, vous amener, à renforcer, développer et améliorer la SNCF avec un retour à une Entreprise Publique Intégrée.*

*Cette journée n'était qu'une étape, nous continuerons à communiquer, à mobiliser et intervenir pour faire entendre, avec les cheminots, la voix du Service public ferroviaire.*

*Une modification de l'avis de Concession de service public relative à la gestion et l'exploitation du transport ferroviaire de voyageurs concernant les lignes dites de l'Étoile de Saint-Pol-sur-Ternoise a été diffusée le 16 octobre 2020.*

*Nous voudrions en connaître les répercussions et avoir une présentation dans cette instance de l'évolution de l'avis de concession.*

*Sur le point 7 de notre ordre du jour « révision du processus de commande », vous nous proposez un point d'information alors même qu'une expertise est en cours sur la création des DDL sur le versant nord.*

*Nous sommes d'ailleurs toujours en attente du retour d'expérience sur la création des deux DDL « Étoile d'Amiens et Paris Beauvais ».*

*Sachant que cette révision du processus de commande est directement liée à la création des DDL et après le refus unitaire, le 23 septembre, des membres CSSCT*



*d'assister la réunion d'information, comment pouvez aujourd'hui nous présenter cette révision de processus sans connaître les conclusions du rapport d'expertise et alors que notre CSE n'a pas encore été consulté ?*

*Pour toutes ces raisons et pour tant d'autres, nous vous demandons le report de ce point.*

*Pour terminer, encore une fois Monsieur le Président, vous avez démontré votre attachement au dialogue social en refusant de recevoir les organisations syndicales signataires d'une DCI concernant l'avenir des résidences ADC et ASCT de Boulogne.*

*Ce refus va à l'encontre des dispositions de la loi 21 août 2017 relative au dialogue social et à la continuité du service public et ne peut que contribuer à dégrader encore plus un climat social qui n'en porte que le nom.*

*Je vous remercie. »*

M. RABIER, Président

Merci. Pour la délégation SUD, avez-vous une déclaration ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Oui, Monsieur le Président, nous avons une déclaration.

M. RABIER, Président

Je vous écoute.

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

*« Monsieur le président,*

*Une fois n'est pas coutume dans notre déclaration, nous allons commencer par un point qui ne concerne pas directement notre CSE.*

*Alors que nous sommes encore sous le choc de l'abominable attentat perpétré contre Samuel PATY, la fachosphère, bien aidée par des journalistes et des éditorialistes en quête de sensationnalisme, attaque notre fédération et par la même ses militants, adhérents, et celles et ceux qui la soutiennent, nous accusant de communautarisme et d'être du côté des terroristes plutôt que des victimes !*

*Au-delà de l'ignominie de ces accusations, nous rappelons que notre Fédération combat toute forme de fascisme qu'il soit religieux ou nationaliste et que notre place est aux côtés de ceux qui luttent pour un monde meilleur débarrassé de toutes violences !*

*Alors que nous sommes à 3 semaines des commémorations des attentats du 13 novembre 2015, la priorité de tous doit être le vivre ensemble, et non la stigmatisation d'une partie de la population, en raison de sa culture ou de sa couleur de peau !*

*Plutôt que de s'en prendre à la Fédération SUD-Rail à travers certains de ses adhérents qui n'en sont pas les porte-paroles, ceux qui dirigent le pays feraient mieux, dans une période très compliquée où la pandémie nous fait vivre dans la peur et réduit*

*nos libertés, de s'attaquer aux vrais problèmes et remettre les services publics d'éducation, de santé et des transports en première place de leur priorité.*

*Ce n'est pas en détournant l'attention qu'ils feront oublier que leurs politiques successives de casse de l'éducation publique, ont provoqué des situations dangereuses pour les enseignants, enseignantes, abandonné(e)s par les pouvoirs publics et se retrouvant seul(e)s face aux maux d'une humanité meurtrie.*

*Nous continuerons à combattre toutes les formes de fascisme aux côtés de ceux qui veulent rendre notre société meilleure, n'en déplaise aux racistes et aux séparatistes de toutes sortes !*

*Alors que la crise épidémique s'installe dans la durée, beaucoup de cheminots se trouvent confrontés à des situations quotidiennes de travail particulières.*

*SUD-Rail a estimé indispensable de tirer un premier bilan des mesures COVID pour les agents.*

*Afin d'apporter les correctifs indispensables pour obtenir une sécurité sanitaire maximale, notre fédération a déposé une DCI nationale pour obtenir une modification durable des organisations du travail au-delà de la simple fourniture de protections individuelles.*

*En l'état, l'entreprise se contente de reproduire les mesures générales décrétées par les pouvoirs publics, sans prendre suffisamment en compte les nécessaires adaptations au contexte particulier de la SNCF et de ses métiers.*

*Le gouvernement a décidé de mesures planchers pour la prise en charge des malades ou des personnes fragiles, ou pour la gestion des cas contacts, la direction a décidé dans la précipitation d'appliquer ces directives sans aucune adaptation... Mais à quoi sert la fameuse Task force ?!*

*L'absence de mesures cohérentes crée des injustices et des inégalités entre cheminots.*

*La non-prise en charge d'indemnités compensatrices entraîne des risques sérieux de voir des salariés malades rester sur leur poste de travail, et l'absence d'une vraie politique de tests et de prise en charge sérieuse des cas contacts augmente significativement le risque sanitaire.*

*Mais pour la direction, malgré la demande de SUD-Rail, il est hors de question d'adapter les consignes alors que les entreprises restent le principal foyer de contamination...*

*Du moment qu'ils sont couverts, ils ne feront aucun effort !*

*SUD-Rail porte l'alerte sur le fait que les consignes et mesures de protection sont parfois mal connues, et/ou mal comprises, et/ou pas appliquées sur le terrain.*

*La SNCF ne respecte pas son rôle d'employeur dans l'obligation de transmettre des informations précises et complètes aux salariés.*

*À titre d'illustration, le nettoyage des cabines de conduite n'est plus systématiquement assuré, le temps nécessaire pour cela lors d'une relève ayant été supprimé, certains managers maintiennent des « points 5 minutes » physiques, rassemblant dans un*

bureau fermé et exigu 10 à 15 salariés, le suivi du nettoyage des locaux n'est quasiment plus réalisé.

On voit bien que la priorité est donnée à la production au détriment des mesures de précaution !

SUD-Rail dénonce la définition et le traitement des cas contacts fait par l'entreprise qui n'applique aucune mesure de précaution pour ses personnels.

Le traitement actuel des cas contacts est irresponsable de la part de l'entreprise.

Elle maintient au travail, au risque de contaminer leurs collègues et/ou les usagers, des agents identifiés comme cas contacts à risque, mais qui seraient placés en absence irrégulière s'ils restaient confinés à l'isolement avant d'avoir obtenu un arrêt de travail.

À la Fédération SUD-Rail, nous n'hésitons pas à le dire, chaque cas contact recensé devrait faire l'objet d'un arrêt de travail immédiat, sans jour de carence, dans l'attente d'un test.

Le processus mis en place par la direction où le hiérarchique doit remplir un questionnaire incompréhensible doit être simplifié et ne pas dépendre de celui qui devra gérer les éventuelles absences...

Cette position de notre fédération pourrait s'illustrer par bien des exemples sur notre CSE.

Il est anormal qu'il y ait des traitements différents, des agents cas contact laissés sur leurs postes de travail. Il y a quelque temps le référent CSSCT vous demandait de remettre en place les commissions territoriales, demande appuyée par la CFDT.

Celui-ci s'est vu refuser sa demande au titre que cette réunion soit décidée par le national, nous vous demandons ici de la remettre en place.

À situation exceptionnelle il faut savoir prendre ses responsabilités, en tant qu'employeur vous avez la responsabilité de l'organisation du travail, mais aussi de préserver la santé physique et mentale des salariés.

Ayez le courage de prendre vos responsabilités.

Ne prenez pas cela comme une posture critique de notre délégation, mais comme une main tendue afin de travailler ensemble sur cette situation sanitaire exceptionnelle et d'éviter un bordel monstre dans le traitement des agents COVID, cas contacts, agents vulnérables, qu'on a connu il y a quelques mois.

Dans le cas contraire, nous devons agir par d'autres leviers et nous prendrons nos responsabilités.

Concernant les personnes vulnérables,

Sous la pression de SUD-Rail, la direction nationale a adressé une note aux pôles RH de tous les établissements pour leur demander de replacer les agents vulnérables qui le demandent à domicile.

À noter que les agents vulnérables n'ont pas besoin de refaire faire un certificat au médecin.

Leur certificat fait entre le 5 mai et le 29 août est toujours valable.

*Il suffit de faire connaître à sa hiérarchie son souhait d'être replacé en isolement et la direction les placera immédiatement en Congé Isolement Sanitaire.*

*Autre sujet important, celui de l'arrivée de la concurrence.*

*Lors de nos récentes déclarations, nous vous avons annoncé que sur le dossier de la concurrence nous prendrions nos responsabilités, et c'est que nous avons fait le 15 octobre où plus de 600 personnes se sont rassemblées devant le Conseil Régional. Cette initiative décidée par notre fédération se réalisera partout où l'ouverture à la concurrence est voulue par les autorités organisatrices.*

*Oui, c'était bien une initiative nationale et non pas une action pour casser le rassemblement unitaire régional du 23 dans lequel SUD-Rail a pris plus que sa place.*

*Mais il n'y a pas plus sourd que celui qui ne veut pas entendre...*

*Des cheminots sont venus de toute la France à l'appel de notre fédération, les nordistes, Picards et Parisiens concernés en premier lieu, étaient massivement présents, des élus verts, PC, FI, se sont joints à ce rassemblement et ensemble nous avons dénoncé les méfaits de l'ouverture à la concurrence.*

*Premier effet de ce rassemblement, l'AO s'engage à regarder à ce que si la SNCF gagne les marchés, ce ne soit pas une filiale, mais une organisation dédiée qui permettrait aux cheminots de garder l'ensemble de leurs acquis.*

*Notre délégation reçue par le cabinet de Xavier Bertrand a pu voir la méconnaissance des conséquences sur les cheminots d'une ouverture à la concurrence, ce qui prouve bien que l'AO est sur une position dogmatique.*

*Bien évidemment, cette avancée, si elle se concrétise, nous la prendrons, mais nous continuerons à nous battre pour le retrait de l'ouverture à la concurrence sur les Hauts-de-France.*

*Le rassemblement unitaire du 23 a permis de montrer la détermination des cheminots dans ce combat, par contre il est intolérable d'être signataire d'un appel et de n'avoir aucun présent sur celui-ci.*

*L'attitude de la CFDT et FO sur ce rassemblement n'est pas acceptable, car nous aurons besoin de tout le monde pour gagner.*

*Toujours sur l'ouverture à la concurrence, nous tenons ici à dénoncer l'attitude de la direction ERC qui a informé une partie de ses DPX, le 15 octobre, de l'extension de l'appel d'offres de l'Étoile de Saint-Pol à la ligne Béthune / Lille.*

*Nul doute que cela a été fait avec votre aval.*

*Quand comptiez-vous informer les élus du CSE ?*

*Votre guéguerre avec l'AO pourrait nous faire rire tellement elle est digne d'une cour d'école, mais elle nous écœure, car vous et l'AO, avec vos guerres d'ego, jouez avec l'avenir d'un millier de cheminots.*

*Nous savions que nous ne pouvions compter que sur nous-mêmes, il est bien loin votre discours sur votre volonté de travailler ensemble sur le dossier de la concurrence.*

*AO / direction, vous êtes de beaux parleurs !!!*

*Notre combat est difficile, mais soyez sûr de notre détermination.*

*Nous ne vous laisserons pas, vous et l'AO, vendre à la découpe un millier de cheminots.*

*Pour conclure, notre délégation reconnaît que malgré vos postures sur la mise en place de directives nationales, Monsieur le Président, vous êtes un dirigeant ouvert au dialogue.*

*Quelle ne fut pas alors notre surprise de vous voir refuser la DCI unitaire afin de répondre aux légitimes inquiétudes des agents de Boulogne.*

*Il a fallu un rapport de force pour aboutir à un accord, nous pensions que des leçons avaient été tirées sur la méthode, mais nous nous sommes trompés.*

*Comme dit par mail, nous laissons les agents du site décider des suites qu'ils souhaitent donner tant sur leurs gestions émotionnelles que sur la forme ou ils voudront vous rencontrer.*

*Nous vous demandons enfin de reporter le point 7, car comme vous le savez, pour notre organisation syndicale, ce point est directement lié avec la mise en place des DDL.*

*Nous sommes dans l'attente du rendu d'expertise, et vous-même avez annulé la CSSCT mutualisée du 12 novembre.*

*Nous souhaitons donc une réponse positive de votre part. »*

M. LAMBERT, SUD-Rail

Cette déclaration a été faite avant les annonces du président, je pense qu'après vos réponses aux déclarations, nous interviendrons aussi et nous aurons quelques demandes à vous faire. J'ai terminé, merci.

M. RABIER, Président

Merci, Monsieur LAMBERT. Pour la délégation UNSA, avez-vous une déclaration ?

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Oui, Monsieur RABIER.

M. TOURNAY, pour l'UNSA Ferroviaire, procède à la lecture de la déclaration liminaire suivante :

*« Monsieur le Président,*

*Tout d'abord nous souhaitons revenir sur la déclaration du président de la République qui s'est exprimé hier soir. Ainsi, nous retrouverons dès la fin de semaine un confinement nuancé lié à la propagation galopante du virus. L'UNSA soutient à nouveau les personnels soignants qui vont faire face avec professionnalisme et courage à cette situation et sauver des vies. Les services publics et écoles resteront ouverts. Les salariés qui ne peuvent pas télétravailler poursuivront eux aussi leur activité contribuant ainsi à minorer les impacts de cette crise sur l'économie de notre pays. De nombreuses entreprises dont l'équilibre financier était précaire vont disparaître, de nombreux Français vont perdre leur emploi. L'attitude citoyenne préconisée ne peut consister à soutenir nos emplois, nos entreprises et nos comportements achats. Bien sûr les cheminots de notre entreprise seront encore et*

*toujours au service du public, fidèles au poste. Ainsi, leur santé doit être au cœur de vos préoccupations. L'UNSA Ferroviaire reste cependant très inquiète alors que la clientèle n'est toujours pas de retour dans les trains, notamment la clientèle loisir. Cette deuxième vague nous fait craindre de lourdes répercussions sur les comptes des SA du Groupe et par conséquent sur les emplois. Nous sommes également inquiets puisque notre pays est à nouveau en alerte maximum terrorisme concernant les attentats à la suite de l'ignoble assassinat de Samuel PATY. Les transports de masse et les gares sont des cibles privilégiées. Quelles mesures allez-vous prendre et mettre en place pour le TER Hauts-de-France pour prévenir ces attentats ?*

*Revenons maintenant à notre réunion. Vous nous réunissez ce jour dans le cadre d'un CSE dont l'ordre du jour est de nouveau très dense. Espérons que les temps importants nécessaires aux échanges ne seront pas, de ce fait, tronqués. Ainsi, au point 4, vous nous proposez un point d'actualité. Vous ne manquerez pas de vous exprimer en toute transparence sur le sujet qui inquiète tous les agents du TER Hauts-de-France, l'ouverture à la concurrence, notamment sur les points suivants. En date du 12 octobre dernier, pour les services de l'Étoile Saint-Pol-sur-Ternoise et l'ajout de la ligne Saint-Pol – Arras pour 100 000 trains/kilomètres supplémentaires avec une valeur estimée qui passe de 155 à 185 millions d'euros. La présence largement médiatisée de Transdev ces derniers jours sur le périmètre de l'Étoile d'Amiens. La rumeur persistante, alors que nous avons déjà interrogé sur ce sujet, selon laquelle Keolis répondrait à l'AO. La rumeur persistante qui serait véhiculé auprès des agents, attestant que ces derniers seraient mis à disposition de la SA SNCF si cette dernière remportait le marché au lieu d'un transfert conformément aux dispositions du décret n°2018-1242 du 26/12/2018. La raison pour laquelle nous n'avons aucune information précise concernant le nombre d'agents potentiellement transférés alors qu'en date du 8 septembre les élus CER de la région PACA ont obtenu, pour chaque ligne ouverte à la concurrence, un tableau reprenant les équivalents temps plein nécessaires au service de la mise en concurrence. Par exemple, pour la ligne Marseille – Toulon – Nice, 195 ETP pour des emplois opérationnels concourant directement à la production du service transport, 34 relevant de la spécialité technique concourant indirectement à la production et 15 emplois au titre des ressources humaines comptabilisés SI, com... Cinq réponses sont entendues. Toujours au point 4, vous nous proposez les informations commerciales, pourtant aucune information dans les documents à disposition concernant deux sujets qui impactent très fortement le métier des vendeurs du TER Hauts-de-France : la juxtaposition tarifaire et le contrôle des droits tarifaires. Concernant les informations sur la régularité et la production, une analyse des impacts sur la clientèle nous semble nécessaire, de même qu'un retour précis sur les échanges que vous avez avec le Conseil Régional sur le sujet et au-delà des informations que nous sommes contraints de puiser dans la presse, les réseaux sociaux, Twitter... Au point suivant, un dossier dont le nom est : point trimestriel Sécurité, Santé et Conditions de travail. Nous vous proposons d'enrichir ce document très succinct par des commentaires concernant l'enquête Ampli de l'année dernière pour laquelle les élus et membres CSSCT n'ont toujours aucun retour. Un retour non pas quantitatif, mais qualitatif sur Pulse pourrait également nous éclairer sur l'aspect conditions de travail non évoqué dans le support fourni. Au travers de ces quelques interrogations, vous comprendrez aisément que nous estimons que vous ne placez*

*pas assez les cheminots au cœur de nos projets. Vous pourriez sans doute le constater en allant les rencontrer, ce que la délégation UNSA fait régulièrement.*

*Merci de votre attention. »*

M. RABIER, Président

Merci. Pour la délégation FO, avez-vous une déclaration ?

Mme DEDISSE, FO

Non, pas de déclaration, Monsieur le Président.

M. RABIER, Président

Merci, Madame DEDISSE. Pour la délégation CFDT, avez-vous une déclaration ?

M. VEZARD, RS CFDT

Oui, nous avons une déclaration, Monsieur le Président.

M. RABIER, Président

Je vous écoute.

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

*« Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus et représentants syndicaux, La situation sanitaire ne cesse de se dégrader et la deuxième vague tant redoutée avec ses conséquences humaines, économiques et financières est arrivée et bien installée. Les annonces du président de la République d'hier soir concernant le retour du confinement pour quatre semaines minimum en témoignent. La remontée à 70 cas COVID plus suspicions au sein de notre région en date du 22 octobre est éloquente. À ce propos, nous avons bien pris en compte votre volonté de nous transmettre les chiffres chaque jeudi, mais nous réitérons notre demande de réenclencher les réunions territoriales sur le sujet du COVID-19. Certains secteurs sont très fortement touchés par la crise sanitaire, ce qui les a conduits à réduire leur niveau d'activité. Cela entraîne mécaniquement des effets domino et les projections modélisées pour 2021 s'établissent à un retrait qui va s'inscrire dans la durée, engageant indéniablement des baisses de fréquentation à bord de nos trains. Les trains du quotidien ne sont pas épargnés par cette baisse de fréquentation qui, au niveau national, se situe en moyenne à moins 30 %. Notre région semble faire figure d'exception, mais il faut tout de même reconnaître que le niveau des recettes est bien en baisse par rapport aux chiffres habituels même si votre encadrement met la pression aux ASCT concernant les OP. Si pour l'instant la région politique a fait le choix de maintenir le niveau de l'offre au régime nominal, celle-ci va forcément subir un effet rebond en matière de recettes sur 2021 et il sera à craindre que certaines décisions en lien avec le dimensionnement de l'offre n'interviennent à l'issue des élections régionales sur un fond de crise sanitaire qui s'enracine dans la durée. Pour la CFDT Cheminots, la préservation de tous les moyens et outils du ferroviaire est donc une priorité. Qu'il s'agisse des compétences, des emplois ou des moyens, tous les outils de réassurance des salariés sont essentiels pour cette période anxieuse et compliquée. Autre point, nous souhaiterions aborder avec vous la modification de l'appel d'offres qui concerne l'ouverture à la concurrence des lignes dites de l'Étoile de Saint-Pol, modifié le 12 octobre avec une date de clôture reportée au 23 novembre*

2020. Nous ne nous attarderons pas sur la façon de procéder de l'Autorité organisatrice, plus rien ne nous étonne. Par contre, nous aurions espéré que vous fassiez a minima un courrier ou un mail aux élus afin de les informer sur ces changements et par la même occasion, nous partager votre analyse de la situation ou celle du CODIR. Sur le même fond de dialogue social bancal et hasardeux, abordons la table ronde sur l'avenir de la résidence de Boulogne. Dans un premier temps prévue le 16 octobre, décalée pour problème d'agenda au 28 octobre puis potentiellement au 3 novembre, elle est au final annulée pour x raisons et c'est seulement suite à une DCI intersyndicale pour laquelle vous refusez la conciliation que vous nous avouez ne pas être en possession des informations nécessaires pour assurer le bon déroulé de la réunion. Sur le refus de conciliation, no comment. Cela nous rappelle les méthodes de Fret et cela ne vous honore clairement pas. Sur le cafouillage des dates et des motifs, nous serions vraiment en droit de penser que vous nous prenez, excusez-moi l'expression, pour des cons. Si vraiment vous n'aviez pas les informations nécessaires, pourquoi ne pas l'avoir expliqué dès le départ ? Nous sommes inquiets, Monsieur le Président. C'est de pire en pire et la confiance s'érode indéniablement. Plus nous avançons, plus nous touchons le fond et nous avons l'impression que ce fond est mouvant. Vous avancez sans nous, mais nous en avons malheureusement l'habitude. Vous avancez également sans les agents et ça, c'est beaucoup plus grave. Nous qui sommes d'un naturel optimiste n'arrivons même plus à comprendre où nous allons et comment nous y allons. L'avenir nous paraît bien sombre. Autre sujet, la désinfection des rames. Après un groupe de travail qui semblait avoir produit de bons échanges, nous sommes toujours en attente de la proposition de courrier reprenant la méthodologie pour les agents. Nous sommes toujours en attente de la participation des membres du GT à des opérations de vérifications et de contrôles. Nous n'allons pas nous étendre sur les sujets, les agents attendent, dites-nous où cela en est. Avant dernier sujet, la communication des roulements ADC et le travail des G2T2R. La communication de ces roulements ne fait qu'être repoussée et par implication, le temps de travail des G2T2R ne fait que diminuer. Le SA 2021 semble très mal engagé et sans avoir vu les journées, l'inquiétude déjà importante augmente. Pire, votre encadrement semble dépité et résigné à un conflit social d'entrée de jeu. Cela promet une fin d'année explosive sur fond de crise sanitaire, un très bon cocktail ! Au passage, apprendre que la PCAS doit retravailler toutes les journées Saint-Pol à la dernière minute parce qu'ils se sont aperçus qu'il n'y a plus d'hôtels nous laisse pantois et en dit long sur ce qui nous attend. Nous vous aurons prévenus. Le climat social est explosif, ne comptez pas sur nous pour jouer les pompiers de service, les agents en ont ras le bol. Pour conclure en beauté, si je vous dis 848547, Paris Nord – Amiens, 16 h 04 – 17 h 23, le 11 septembre 2020. Petit indice, train VIP, La République En Marche, qui se rend à son congrès de rentrée sur Amiens. Ce train qui a forcément été suivi, surveillé et pointé a tout bonnement occasionné par impact direct la sous-composition de cinq autres trains sur le versant sud. Il s'agissait d'un choix délibéré de l'entreprise. Sur cette période, de par nos difficultés habituelles et sur le même périmètre géographique, il y avait déjà neuf trains en situation de sous-composition. Lors de cette instance, à plusieurs reprises, vous nous avez déclaré ne pas faire politique. C'est entre autres pour cela que vous vous justifiez de ne pas défendre les cheminots mis à mal par ces mêmes politiques ou la presse. Vous comprendrez donc que cette prise de décision au détriment des usagers et pour satisfaire un pouvoir politique en place nous abjecte



*au plus haut point. C'est pour nous inadmissible, incompréhensible et vous avez délibérément placé des agents dans des situations compliquées à gérer avec indéniablement des enjeux sécurité. Vous savez bien que les sous-compositions sont un sujet très sensible, d'autant plus sur le versant sud de notre région. Nous souhaiterions vous entendre sur ces faits, car nous pensons que les cheminots ayant été impactés par cette décision méritent des explications. Nous passerons le fait que la plupart de ces VIP ne portaient pas leur masque à bord du train, que les agents les ont rappelés à l'ordre sur le sujet et que leur seule réponse a été que les cheminots faisaient bien leur travail.*

*Merci pour votre écoute. »*

M. RABIER, Président

Merci. Quelques éléments de réponse avec Florent MARTEL comme on le fait d'habitude. Je reviens sur la situation COVID avec un certain nombre d'éléments qui ont été demandés ou appréciés de telle ou telle façon par les différentes délégations. Effectivement, on a commencé à vous donner les chiffres, mais ils évoluent. Les derniers que l'on vous a donnés jeudi dernier, j'en ai de mardi et vous en aurez ce soir puisqu'on fait le point deux fois par semaine, mais en tout cas ceux de mardi, on en a 23 pour le TER qui sont confirmés COVID-19 sur un total de 52 pour l'ensemble de la région toute SA, toute activité. Avec ceux qui sont en suspicion, qui font les tests, sachant que nous avons quand même des résultats beaucoup plus rapides qu'il y a quelques semaines, on est à 34. Nous suivons maintenant les agents en isolement avec les cas contacts... isolement prononcé soit par le médecin du travail, soit par l'ARS et on sait que l'ARS est finalement assez rapide maintenant pour placer les agents en isolement dans le cadre de la politique du pays. On en a 28 pour TER – c'est une vraie augmentation par rapport à ce qu'on avait pu vous donner la semaine dernière et ça devrait être encore plus fort ce soir – sur un total de 78 toutes SA. Si on regarde les agents dits fragiles, vous l'avez d'ailleurs souligné, le Conseil d'État a retoqué un décret de fin août du gouvernement sur une nouvelle définition des personnes dites fragiles ou vulnérables. Nous réappliquons les directives et le décret du printemps dernier donc, mécaniquement, nous avons plus d'agents dits fragiles. Nous en avons 20 maintenant et ça a peut-être encore augmenté, nous verrons les chiffres qui vous seront fournis ce soir. En revanche, le sujet des gardes d'enfants est quasi négligeable puisqu'on n'en avait aucun pour TER et 2 au global. Tout cela pour vous dire que les chiffres, à la SNCF, en tout cas sur le territoire, y compris sur TER, progressent. Je ne sais pas s'ils progressent en suivant la même courbe exponentielle que celle que l'on voit au niveau du pays, mais en tout cas ils progressent. Nous sommes en train, on en discutait lundi, de regarder quel mode on doit organiser parce qu'il va y avoir une période de quelques semaines – j'espère qu'elle ne sera pas aussi longue que celle du printemps – pendant laquelle on vous devra effectivement des informations. Organiserons-nous tel ou tel point, reviendrons-nous à ce qu'il s'est passé... parce que, quoi qu'on en dise, ça a d'ailleurs été souligné, on a eu durant cette période un peu rude du printemps un mode de fonctionnement en petit comité qui était plutôt efficient, mais nous sommes dans une situation un peu différente. On était dans la conception et avec toutes les difficultés qu'on a pu connaître, les histoires du masque... la conception à la fois des plans de transport, de comment on déconfiner, de quelles mesures on fait prendre, tous les protocoles. Là, j'ai envie de vous dire que, malheureusement, nous sommes rodés. Les mesures, je ne pense pas que nous

allons en inventer de nouvelles. On va sans doute, ici ou là, améliorer tel ou tel point. On va attendre, encore une fois, les décrets dont j'ai parlé tout à l'heure en préambule. On attendra aussi les éventuelles modifications des notes Task force. J'ai entendu tout à l'heure la délégation SUD-Rail qui se demandait à quoi elle sert. Elle sert à traduire – et il y a des notes qui sortent assez régulièrement – justement les directives du gouvernement, l'évolution aussi du traitement. On ne sait pas tout, je pense qu'on ne sait encore pas tout sur ce virus. Il faut qu'on accepte avec humilité l'idée que nous, nous ne sommes pas compétents pour apprécier, à notre niveau, ce qui est bon ou pas d'un point de vue sanitaire. On a quand même une obligation de respecter ce qui est décidé par les gens qui sont censés être plus experts que nous. La situation COVID, est-ce qu'on réorganisera, à l'image de ce qu'on avait fait le 8 septembre de mémoire, un point d'étape d'ici deux semaines en CSSCT mutualisée pour voir où on en est, ce qui change... ? On va définir le mode d'information et de fonctionnement sur cette période nouvelle qui s'annonce un peu complexe, comme vous l'avez tous dit. Sur le sujet des points du dossier. Je le redis parce qu'on l'a déjà dit au précédent CSE, le dossier en expertise, c'est le dossier des Directions de Lignes, l'expertise a d'ailleurs commencé, elle s'est assez vite organisée, elle est donc en cours et on a une réunion de présentation, de mémoire, le 19 novembre et un rapport est attendu pour la mi-novembre. Cette expertise est bornée dans un périmètre qui exclut toutes les organisations, tous les moyens dédiés au processus de commande, qu'il soit pré-opérationnel ou opérationnel. Il n'y a donc pas de sujet et j'avoue ne pas comprendre cette histoire de reporter le point 7 qui traite du pré-opérationnel puisqu'il est donc sans rapport direct avec la phase ultérieure, qu'on appelle phase 2, qui elle, je le rappelle, a été décalée dans le temps pour ne pas se mettre en œuvre au même moment tel que ça a été imaginé il y a encore plusieurs semaines, début février. Elle est donc décalée au 1<sup>er</sup> avril. Le dossier n'est pas simple, il y a beaucoup de travail en cours actuellement et le chef de projet c'est Arnaud FAUCHILLE. C'est lui-même qui traite aussi du projet pré-opérationnel, tout cela est dans une continuité, on vous avait largement présenté les différentes étapes dans un précédent CSE. On a donc décalé la première CSSCT qui était initialement prévue le 12 novembre et on l'a remise au 8 décembre. C'est l'objet aussi du débat que nous avons eu il y a une bonne semaine avec les différentes organisations syndicales, référents et secrétaire ; on retient le fait qu'il y aura deux CSSCT pour ce projet commande. Là, cet après-midi, c'est la phase 1 du projet commande qui traite du pré-opérationnel. Ce n'est pas, pour nous, la phase la plus complexe au sens de l'impact emploi. On est sur quelque chose qui est absolument nécessaire et on ne peut pas trop tarder à la mettre en œuvre c'est pour cela qu'on vise le 1<sup>er</sup> novembre. La phase 2 sera plus compliquée. Donc on ne mélange pas les sujets, mais je pense qu'on pourra y revenir quand Florent interviendra. Je ne peux pas vous « accorder » cette demande de report parce que ces deux dossiers, le dossier Directions de Lignes en cours d'expertise et le dossier phase pré-opérationnelle, n'ont pas de rapport réel l'un avec l'autre. Sur la DCI de Boulogne, j'entends vos critiques parce que ce sont clairement des critiques sur l'atteinte au dialogue social... Il y a un rendez-vous qui était prévu dans un accord l'année dernière que nous avons signé, un protocole sur Boulogne, avec quasiment la majorité des OS. Ce rendez-vous, c'était un peu le retour d'expérience de « comment ça a marché » et au fond, ça traite du changement de service de la fin d'année. Avec des garanties qui avaient donc été données aux différents personnels, qu'ils soient contrôleurs ou conducteurs, par rapport au moment où ils allaient

rejoindre Calais et il y avait l'idée qu'à un moment donné on s'interrogerait, on réfléchirait ensemble sur la pertinence ou pas par rapport au lot Saint-Pol parce qu'à l'époque on n'avait pas encore la définition des lots, mais on envisageait en tout cas que ça puisse être un choix possible de l'AO, ça l'a été, en début d'année. Nous y sommes, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, et vous l'avez souligné, il y a eu une modification de l'avis de concession. Là aussi, ce n'est pas qu'on ne veut pas informer, c'est d'ailleurs quelque chose de public, les enjeux de cette modification sont liés en réalité aux trains directs Saint-Pol – Lille. Il n'y a pas d'enjeux d'emplois. Nous sommes toujours sur les mêmes fourchettes d'emplois et ça me permet de vous dire aussi que ces fourchettes d'emplois sont exprimées comme tel par le Conseil Régional dans les avis de concession et qu'on n'est pas encore d'accord parce qu'il y a quand même des débats, il y a même des choses qui aujourd'hui sont en justice sur les données. Il y a plein de choses avec l'AO, nous ne sommes pas, comme j'ai cru l'entendre dans certaines déclarations, nécessairement en phase et en accord avec tout ce que souhaite l'Autorité organisatrice, notamment en termes de données. La situation est différente sur PACA, elle n'est pas forcément comparable sur les informations qu'on a pu donner aux OS, aux élus ou directement aux personnels. On a donc effectivement une modification qui est plus liée à la nature du plan de transport souhaité qu'à l'impact réel, je dirais, en termes d'emploi. Tout cela pour vous dire qu'il n'est pas question pour nous de masquer une réalité... On regarde, puisque le cas n'était pas complètement prévu, l'impact pour nous. On doit donc regarder comment on traite, parce que les lois sont nouvelles, on étrenne un petit peu tous ces processus-là dans les quatre régions impactées par l'ouverture à la concurrence, on regarde comment on doit revenir, sous quelle forme... Il n'est donc pas question pour nous d'éluder le sujet, mais simplement de le traiter conformément, je dirais, à l'application stricte... Les courriers, on ne va pas en refaire. On a envoyé, vous le savez, les courriers à l'ensemble des agents du TER. En réalité, le sujet n'est pas là. Le sujet, c'est aussi l'impact sur le plan de transport et le SA 2020, mais je laisserai Florent MARTEL s'exprimer. Donc, je reviens sur la DCI de Boulogne. On avait prévu un rendez-vous que nous tiendrons puisqu'il a été de nouveau programmé et un rendez-vous qui est un peu stratégique en réalité. On a besoin, nous aussi, d'y voir clair, d'avoir une stratégie au sein de l'activité TER Hauts-de-France et on a besoin, à ce rendez-vous, qui sera utile, la semaine prochaine, de voir aussi quelles sont les options pour les personnels présents qui restent. De mémoire, il y a douze conducteurs et deux ou trois contrôleurs. Tout cela, on le partagera. On aura aussi, puisque vous l'avez tous dit, on est dans une période anxiogène et compliquée, oui, et cette période dure puisque si on regarde les deux dernières années, quand on additionne l'ensemble des différentes crises quelles qu'elles soient, que le groupe et nous, TER, on a pu vivre, c'est particulièrement riche en crises. La PCAS, mais comme d'autres services, est quand même mis à rude épreuve et ce n'est pas que l'on veuille cacher les choses ou retarder les choses. Après, la DCI tombait à un moment, comme la première réunion, qui finalement ne permettait pas de faire le plan de transport. Nous avons été transparents avec vous. Finalement, la date que nous avons choisie – on ne voulait pas tarder – s'est révélée être une mauvaise date. Après, vous pouvez considérer que c'est une attaque au dialogue social, mais c'est beaucoup plus basique. À un moment donné, quand on dégage huit conducteurs du même site, ça nous empêche de faire le plan de transport et ce n'est pas ce que l'on souhaite. On veut à la fois faire le plan de transport et réunir les agents. D'où ce léger

décalage. Sur le sujet de la situation économique du groupe public, elle n'est pas bonne. Ça a été dit en particulier par l'UNSA. Les recettes, bien évidemment, ne rentrent pas. La situation est très critique à Voyages. Vous avez tous noté que les plans de transport vont se réduire et là on était avant les décisions d'hier soir du gouvernement, donc ça va sans doute même s'accélérer, s'amplifier, la réduction du plan de transport Voyages. On attend les décisions du groupe, bien évidemment, et des décrets du gouvernement. On est en mauvaise posture financière, il ne faut pas se cacher les choses, il y a des répercussions. Le plan de financement du Groupe Public SNCF créé au 1<sup>er</sup> janvier 2020 à la suite de la loi de 2018, il y avait des choses qui étaient prévues, bien évidemment le COVID n'était pas prévu, tout cela est quand même remis en question. Il y a eu une aide de l'État de 4,7 milliards, essentiellement sur Réseau. Dans les activités commerciales, il y a de vraies pertes qui, potentiellement, ne seront pas neutres dans l'avenir. Nous, pour TER, on a quand même une chance, c'est que le transport public régional n'est pas financé que par les seuls prix des billets et la seule fréquentation puisque, on le sait, il y a un rapport trois quarts un quart et en moyenne 3 euros sur 4, c'est bien une contribution de l'Autorité organisatrice via les impôts de tout le monde. Il y a donc des débats. Il n'y avait pas, avant le COVID, avant le nouveau confinement, de modifications prévues du plan de transport. On verra si tout cela évolue, mais je ne peux pas vous répondre à l'instant T. Ce n'était pas la même chose qu'à Voyages en tout cas pour TER et toutes les activités d'ailleurs conventionnées, y compris Intercités. Peut-être, Florent, si tu peux compléter.

M. MARTEL, Directeur production

Écoutez, déjà, et je vous le dis en toute transparence parce qu'évidemment on est un peu ébullition après les annonces du président de la République d'hier soir, vous dire que nous allons vraisemblablement travailler à un plan de transport adapté, mais pas tout de suite. Déjà, nous souhaitons que la demande formelle vienne de l'AO, ce qui se passe dans la plupart des régions, que ce soit en Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire, AURA, Grand Est, ce sont bien les régions qui ont pris la main en demandant de travailler avec les TER locaux pour adapter au mieux l'offre. L'équation est simple, les écoles restent ouvertes, donc nous avons les scolaires dans les trains. Évidemment, nous n'allons pas raboter les trains en soirée parce qu'on sait qu'ils sont utiles au personnel soignant. Nous avons été attaqués, vous le savez, depuis le début du mois d'octobre sur notre capacité d'emport et donc il faut évidemment préserver les volumes d'emport sur les pointes. Donc, on sent qu'il y a quelque chose à faire, mais ça va être vraisemblablement plus compliqué que dans d'autres TER. On n'est pas dans la même problématique que lors du précédent confinement où on avait presque arrêté le plan de transport. Vous vous en souvenez, on était à moins de 15 % de TER qui roulent et ensuite on est parti dans une logique de crantages successifs puisqu'il y a eu, au total, cinq plans de transport différents qui se sont succédé. Là, je crois que l'idée serait de baisser légèrement le plan de transport pour le rendre très stable, qu'il y ait de la continuité dans le temps et qu'après, une fois qu'on l'a décidé, on ne le bouge plus pendant toute la durée du confinement. Là, on sait qu'il va durer jusqu'à début décembre, mais on lit déjà dans la presse des prolongations à venir, six, huit semaines et pourquoi pas jusqu'en 2021. Autrement dit, le choix que l'on va faire va nous engager pour une longue période et on veut le faire proprement, c'est-à-dire qu'à la fin vous avez l'ensemble des fiches trains qui seraient modifiées pour qu'il y ait une parfaite transparence en termes

d'information voyageurs pour les clients. Ça, c'est le travail que l'on démarre aujourd'hui et que l'on va faire toute la semaine prochaine. Je vais solliciter les différents établissements pour avoir des données assez précises sur l'impact en matière de fréquentation de certains trains de pointe, dont on sait qu'ils sont aujourd'hui en forte tension, pour voir comment on peut faire cela proprement. Aujourd'hui, la volonté qu'on a eue, c'était de tenir le plan de transport normal. Nous sommes chahutés, il ne faut pas se le cacher. Hier, quarante trains ont été supprimés pour des causes de maladies et d'absences COVID, que ce soit des cas avérés ou des cas contacts. En plus, le fait que l'on soit pendant les vacances de la Toussaint n'a évidemment pas arrangé la situation, mais on résiste et je sais que l'on pourra résister encore plusieurs jours comme cela. Si on bouge, ce sera à la demande de l'Autorité Organisatrice parce qu'évidemment, là-dessus, nous souhaitons cette forme de partenariat. C'est trop facile si à chaque fois c'est nous qui proposons des choses et à la fin ce sont les autres qui critiquent. Voilà la stratégie, ce que je voulais vous partager. Évidemment, là-dessus, la PCAS est en train de travailler le sujet. Ce n'est pas simple puisque, vous l'avez dit, on est en même temps sur le SA 2021 et ce serait quand même un comble de faire une deuxième fois un changement de service avec une offre adaptée. Ensuite, pour revenir sur les éléments de déclaration, sur l'affaire du SIRIUS qui a été relevée par la CGT dans sa déclaration, le problème est connu. J'ai interpellé l'établissement Traction et la direction de la Traction sur le sujet. C'est, vous l'avez dit, un élément très technique. Là-dessus, je sais que tout le monde travaille donc on reste en vigilance là-dessus et je suis plutôt confiant sur le fait qu'on y arrive. Après, je ne peux pas laisser passer la formule qui consisterait à dire qu'il y a un outil qui parle de management de la sécurité et qu'il n'est pas question que l'on puisse y induire une dose de management. La sécurité et le management, ce sont deux choses qui fonctionnent ensemble et notamment à la Traction. Le management à la Traction est principalement basé sur une approche sécurité donc je ne comprends pas cette dissociation que vous faites sur le fonctionnement de ce logiciel. Sur la modification de la concession, vous l'avez compris, c'est lié à un oubli du côté de l'AO d'ouvrir l'Étoile de Saint-Pol jusqu'à Lille puisqu'effectivement les trains Saint-Pol – Béthune étaient, dans l'offre précédente, en prolongation jusqu'à Lille. Dans l'esprit du SA 2020, nous avons plutôt préconisé une rupture de charge à Béthune. Là-dessus, on a poussé les études au maximum, mais il s'avère que du fait du mode de régénération de la voie qui a été choisi par Réseau, en fait, on n'a pas tiré de troisième rail entre la gare de Fouquereuil et la gare de Béthune, ce qui rend en fait le retournement en gare de Béthune extrêmement compliqué en pointe et en fait le GOF ne passe pas si on veut retourner les trains à Béthune. Je vous le dis, personnellement j'ai dû lâcher ce point-là même si ça contredit les convictions que j'ai sur la qualité de la ligne et ça fait mal parce qu'actuellement, en plus, le Béthune – Lille c'est un de nos meilleurs trains sur la zone. Il est tous les jours au-dessus de 95 % de régularité donc ça fonctionne extrêmement bien sur cet axe-là et le fait de réinjecter les trains venant de Saint-Pol, ça va évidemment perturber le fonctionnement de la ligne. D'autant qu'en termes d'emport il y a une équation compliquée à résoudre qui est que quand vous allez réinjecter de l'UM de BGC là-dessus, là où aujourd'hui vous avez soit de l'US soit de l'UM en TER 2N, en fait on va perdre entre 50 et 100 places en pointe et comme on aura mis les clients de Saint-Pol dedans, ça risque d'être vraisemblablement compliqué en termes d'emport suivant les créneaux de pointe qui sont pris. L'AO s'est rendu compte qu'en fait ils n'avaient pas mis Lille dedans donc

ils l'ont rajouté, ce qui est en fait logique par rapport à la desserte. Il s'agit simplement de la correction d'un oubli. Là-dessus, nous l'avions vu, nous ne l'avions pas signalé à l'AO. Là-dessus, nous ne sommes pas en mode collaboratif, c'est clair. Monsieur LAMBERT, vous parlez de guerre d'ego. Moi, je ne peux pas valider cette formule. Il n'y a pas de guerre d'ego. Nous, nous sommes dans une logique de préservation de l'entreprise et des cheminots. Donc, si vous voulez, on est dans la posture d'un concurrent, de quelqu'un qui va être en mode concurrence. Nous ne sommes donc pas en mode collaboratif avec l'AO là-dessus, c'est à elle de construire et d'écrire son cahier des charges. Nous n'allons évidemment pas l'aider là-dessus. De la même manière, nous ne transmettons pas de données techniques comme la fiabilité des locomotives ou les roulements engins moteurs qu'ils nous demandent à grands cris et qui font l'objet, vous le savez, d'un litige au niveau de l'ART. Donc, ce n'est pas une guerre d'ego. Nous, nous sommes campés sur des convictions, la volonté de protéger l'entreprise, la volonté de remporter les appels d'offres, donc il y a des choses qu'on ne dit pas à l'AO tant que nous n'y sommes pas obligés par contrat. Ça, c'est un mode de fonctionnement qui est logique et d'ailleurs j'invite tous les cheminots à être extrêmement prudents sur les communications qu'ils pourraient faire, soit dans la presse soit auprès d'amis bien intentionnés qui se baladeraient dans les gares. Je ne sais plus, je crois que c'est l'UNSA qui fait effectivement référence au fait que des personnes de Transdev ont pu se balader en gare d'Amiens. Nous avons d'ailleurs saisi la direction de l'éthique là-dessus pour savoir si les entreprises concurrentes avaient le droit de faire cela et nous nous réservons le droit, chaque fois que l'on sent que le droit n'a pas été respecté, de faire des saisines de l'ART. Nous aussi, nous sommes capables de montrer les dents dans cette période-là, c'est ça que je voulais vous dire. Il n'y a donc pas de guerre d'ego, il y a juste une féroce volonté de notre part de préserver les intérêts de l'entreprise et des cheminots. Après, sur la communication faite aux élus, là-dessus, je vous rejoins un peu. Je pense qu'en cas de modifications, peut-être que l'on pourrait demander à notre équipe – vous savez que nous avons une équipe de RAO qui travaille sur le sujet – un petit bulletin qui permettrait de lire et de comprendre pourquoi les choses évoluent et que l'on pourrait diffuser aux élus. Là-dessus, Raphaël, je pense que l'on peut regarder ce sujet-là pour qu'il y ait une communication qui se fasse en dehors des instances et sur laquelle on vous donne des éléments. Sur Boulogne, vous êtes fâchés pour les dates. Déjà, je vous le dis humblement, le premier report c'était lié au fait que j'avais une petite intervention médicale qui me concernait personnellement et donc j'ai demandé à ce qu'on reporte parce que je tenais absolument à être présent puisque c'est moi, avec Raphaël, qui avais présidé la précédente audience et je tiens absolument à ce que l'on reste dans la continuité. Ensuite, on était pendant les vacances de la Toussaint avec des sujets de couverture, mais il n'y a absolument pas de volonté de notre part de ne pas discuter du sujet, évidemment. Nous nous sentons engagés par le protocole d'accord qu'on a signé ensemble là-dessus, on ira au bout de la logique. Je comprends que vous soyez sur une approche qui dise que finalement le contexte a changé donc il faut qu'on reparle du sujet, d'accord, on le fera la semaine prochaine. Il faut aussi qu'on ait des éléments objectifs qui concernent la charge. Si on discute trop tôt du sujet, on va être un peu dans le vide. Vraiment, là-dessus, à aucun moment il n'y a eu une volonté de notre part de ne pas reparler du sujet avec vous et évidemment avec les Boulonnais concernés. Sur la désinfection, on continue à suivre, vous le savez, les sujets de désinfection. Je note qu'aujourd'hui on fait partie des deux

ou trois TER qui ont le moins d'écart opérationnel entre le programme de désinfection prévu et ce qu'il se passe en opérationnel, donc on n'a évidemment pas lâché cette affaire-là. Après, vous le savez, on en a parlé dans le groupe de travail, il y a tous les jours des croisements de rames et des opérations à reprogrammer le cas échéant, donc ce n'est pas quelque chose qui fonctionne à 100 %, on le sait. Des rattrapages opérationnels ont lieu là-dessus. Effectivement, on avait parlé d'une revoyure juste avant les vacances de la Toussaint. Sincèrement, je pense que vous l'avez vu dans la presse, on a été pris par Xavier BERTRAND qui a réclamé un plan d'action immédiat sur la qualité d'emport et qui a interpellé en direct Franck LACROIX, donc j'ai été moi-même extrêmement occupé par ce sujet-là et donc j'ai dû organiser un peu la gestion des priorités et d'ailleurs notre plan d'action fonctionne puisque, malgré une production très perturbée depuis la semaine dernière, on a eu une amélioration très sensible sur la qualité des emports depuis un peu plus de quinze jours. Le SA 2020, T1, il n'y a aucune résignation à un conflit social, au contraire. Je vais piloter moi-même, avec les chefs d'unité, le sujet de la qualité du changement de service. Il y aura, je pense, une première V1 officielle qui sera diffusée le 13 novembre et des échanges. Je prévois deux réunions d'arbitrage avec vos dirigeants à ce sujet. Après, oui, dans le contexte ambiant de COVID, de cessation d'activité, il y a un sujet à Saint-Pol puisque l'hôtel que l'on utilisait auparavant est fermé. Il y a donc des sujets comme ça, de réglages. J'ai envie de dire qu'il y en a habituellement à chaque changement de service. Là, c'est un peu plus hard vu le contexte et peut-être que nous sommes au-devant d'autres mauvaises surprises à ce sujet. D'ailleurs, la période montre qu'on a quand même globalement des sujets autour des RHR. Ça, je pense qu'il faudra qu'à un moment on puisse discuter en off de ce sujet parce qu'on voit, en tout cas dans la période actuelle, que ce sont des choses qui sont toujours très compliquées à monter. Après, sur la défense des cheminots dans la presse, je refuse... vous nous donnez souvent cet argument-là et sincèrement ce n'est pas vrai, je peux vous dire que depuis la fin de l'été, à plusieurs reprises, j'ai mouillé la chemise dans cette affaire. J'ai fait deux interventions sur France 3, trois interviews à La Voix du Nord, une interview au Courrier picard et une longue interview, une matinée complète, avec un journaliste du Parisien pour défendre le bilan, les actions et la justesse de ce que l'on fait en tant que service public. Par ailleurs, j'ai refusé une interview à France 2 parce que l'on connaissait la journaliste de France 2 et on savait que ses reportages étaient systématiquement malveillants. Vous avez pu le voir, le reportage qui est passé mardi dernier l'était effectivement donc je ne voulais pas me prêter au jeu. Nous sommes bien dans le combat. Il y a même d'ailleurs une de mes interviews qui a valu une sérieuse engueulade à Frédéric GUICHARD par Xavier BERTRAND puisque je remettais en cause le jugement qui était fait par les élus autour de la desserte de Templeuve et donc la région a mal accepté la défense finalement de notre produit, ce qui est quand même bien légitime quand on est une entreprise. Après, vous ne faites pas mouche à chaque coup quand vous faites des interviews. Le journaliste a le choix de diffuser une partie de votre reportage, de ce que vous avez dit et pas l'autre. Vous faites parfois une heure de prise de vue et il y a cinq secondes à l'écran. En tout cas, je peux vous dire qu'on a un service de communication qui se bat, qui dépiaute tous les articles de presse, qui conteste, qui rappelle les journalistes et qui demande des correctifs. Vous ne pouvez donc pas dire qu'on ne cherche pas à défendre les cheminots. Peut-être que ce n'est pas la voix que vous voulez entendre, mais après tout vous êtes libres de le faire en tant qu'organisations syndicales, mais nous en tout

cas en tant que direction, je peux vous dire que nous sommes en surveillance de ce qui se dit, de ce qui s'écrit dans la presse et qu'on ne laisse pas dire ou pas faire et qu'on défend notre bilan et on défend ce qu'on a fait depuis le début de la crise sanitaire. Voilà ce que je voulais vous répondre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons trois demandes d'intervention. Nous avons Monsieur TAILLEZ, Monsieur WATTEBLED et Monsieur LAMBERT. Nous allons écouter les trois demandes et nous pourrons répondre après.

M. TAILLEZ, CFDT

Bonjour à tous. Je souhaitais intervenir concernant la période que l'on va connaître. Monsieur MARTEL, vous nous dites que vous ne voulez pas faire le PTA tout de suite... que vous voulez prendre le temps et ça, c'est audible et il n'y a pas de sujet là-dessus sauf que, depuis les annonces d'hier soir et ce matin, aussi bien nous que votre encadrement de proximité sommes énormément sollicités par les agents concernant justement les RHR parce qu'en fait il y a des hôtels qui ferment ou qui vont fermer, pas tous. Apparemment, côté Orfea, on n'aurait pas de soucis à se faire, ce sont les premières remontées que j'ai. En revanche, il y a des lieux où les hôtels ferment et moi je voulais attirer votre attention sur le fait qu'il est potentiellement probable qu'on ait des agents qui se retrouvent peut-être un peu seuls dans la nature sans hôtel ou sans moyen d'hébergement le soir. Déjà que c'était compliqué avec le couvre-feu, on avait quelques soucis sur certains secteurs. Là, je voulais vraiment attirer votre attention là-dessus et qu'en opérationnel vous puissiez vigiler ces situations afin qu'on n'ait pas des agents qui se retrouvent dans la pampa et sans pouvoir rentrer chez eux... Sur la désinfection des rames, je ne parlais même pas de la revoyure, Monsieur MARTEL ; à la sortie du GT il y avait deux engagements : l'engagement de nous transmettre un courrier qui irait à tous les agents pour pouvoir leur expliquer un peu le process et il y avait aussi un engagement à ce que les membres du GT puissent participer à des actions correctives de nettoyage ou des contrôles de nettoyage. À ce jour, nous n'avons pas du tout eu de nouvelles donc c'était juste cela. La revoyure, effectivement, si vous étiez pris... je peux comprendre qu'elle n'ait pas eu lieu, mais avant la revoyure il y avait ces deux éléments-là. Sur le SA 2021, vous nous parlez du 13 sauf que dans les UP on nous parle des remises de roulements le 3 novembre, donc dites-nous quand nous allons les avoir parce que si effectivement on a les roulements le 13, je me dis que là avec le PTA qui va arriver...

M. MARTEL, Directeur production

Je pense que le 13, c'étaient les dates de concertation.

M. TAILLEZ, CFDT

D'accord. Après, je me dis qu'avec le PTA qui va tomber je pense qu'au final on va sans doute avoir du temps pour négocier le SA 2021. Je pense que vous faites la même analyse que moi là-dessus. Ça m'étonnerait que début décembre on passe au nouvel SA. Pour conclure, quand on vous a dit que vous ne nous défendiez pas dans la presse, c'était juste pour appuyer ce qu'on vous a dit sur ce fameux train VIP. Moi, j'aimerais vraiment vous entendre là-dessus parce qu'on a eu des remontées d'agents qui étaient choqués de ce qu'il s'est passé ce jour-là. Aussi bien les agents sur le terrain, aussi bien les agents qui étaient plus à la gestion. Moi, je voudrais avoir votre



avis parce que, personnellement, ça m'a scandalisé et il y a plein d'agents que ça a scandalisés aussi. Je pense qu'au niveau usagers on a des comptes à rendre aussi par rapport à ce qu'il s'est passé ce jour-là donc je voulais avoir votre avis aussi là-dessus. Ce sera tout pour moi pour l'instant. Terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Bonjour à tous. C'est toujours de plus en plus compliqué les CSE à distance, mais bon... Sur les annonces présidentielles hier, il y a une certaine colère voire une colère certaine parce qu'il y a un adage qui dit « un homme averti en vaut deux ». A priori, pas là. On s'aperçoit qu'il y a un aspect économique qui n'est pas compatible avec la santé des citoyens. Vous, vous êtes partie prenante aussi de cela en tant qu'entreprise ou direction d'entreprise. Vous essayez de ménager la chèvre et le chou. À un moment donné, le confinement aurait dû régler en partie les choses, mais ça n'a pas été fait. Juste avant d'enchaîner sur un autre sujet, avant d'inventer de nouvelles mesures il faudrait déjà appliquer les mesures existantes. Par exemple, le nettoyage des cabines de conduite. Ça a été un sujet traîné pendant deux ou trois mois qui n'a finalement pas été réglé et maintenant on se retrouve avec un nouveau confinement. D'où une certaine colère des agents et, je pense, plus largement des citoyens. Ce n'est pas de votre responsabilité, mais c'est incompatible de mettre en place un couvre-feu et dans la même journée, voire dans la même heure, de demander aux Français de partir en vacances pour la Toussaint. Vous voyez, il y a quelque chose d'incompatible. Vous réemployez le même schéma dans l'entreprise, vous essayez de concilier la chèvre et le chou parce que l'économie c'est quand même très important. Sur le confinement, on demande quand même un explicatif clair pour les autorisations de sortie, pour la méthode, y compris pour les prérogatives des élus. Sur l'aspect économique ou les difficultés économiques de l'entreprise, vous disiez, Monsieur RABIER, que ce n'est pas bon, qu'on est en mauvaise posture financière. Simplement un constat, on ne va pas se glorifier de dire toujours qu'on a raison avant, mais le modèle économique pour le ferroviaire n'est pas le bon. Les réformes de 2014 et de 2018 ont largement contribué aux difficultés que nous rencontrons. Il y a même certains pays qui ont été plus loin que nous, qui renationalisent le ferroviaire. Dans des périodes compliquées comme celle que l'on vit en ce moment, l'année 2020 et la fin d'année 2019, c'est essentiel d'avoir une entreprise intégrée et qui ne pense qu'à faire du service public et pas de l'argent. Le détricotage continu de l'entreprise a largement contribué à ses difficultés économiques et aux appels d'offres. Je vais enchaîner là-dessus, aux appels d'offres des libéraux. Donc ce n'est pas que de votre responsabilité. J'enchaîne justement sur l'Étoile de Saint-Pol avec l'oubli a priori de l'AO qui ajoute Lille, mais je pense qu'il y a d'autres oublis. Nous, on ne se trompe pas d'adversaire à la CGT, on ne se trompe pas d'adversaire. L'AO est un adversaire, mais la SNCF en est un aussi et les gouvernements successifs en sont aussi. Le fait d'avoir détricoté notre entreprise, d'avoir donné à certains pans de l'entreprise des notions plutôt service public et d'autres plutôt mercantiles a fragilisé l'entreprise. On se retrouve avec une entreprise qui a du mal à assurer un service, même pas un service public, un service tout court. Parce qu'on est en difficulté dans l'organisation et vous enchaînez et vous continuez et ce n'est pas la pandémie qui vous arrête, vous continuez à enchaîner le détricotage

de l'entreprise avec les baisses d'emplois, avec la centralisation, avec le tubage, avec des Directions de Lignes... Bref, j'en passe et des meilleurs. C'est un peu comme l'analyse sur les difficultés financières. Ensuite, pour être très rapide, sur la demande que vous a fait la CGT, mais pas que a priori, si j'ai bien écouté les déclarations, sur le processus de commande. Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on vous le dit. Pour rappel, *« Ce projet s'inscrit non seulement dans un contexte d'évolution des organisations avec la mise en place des Directions de Lignes, DL, d'ouverture à la concurrence imposant une production de qualité, mais également dans une période de revisite des processus de construction de l'offre dans toutes ses composantes : planification, adaptation et commande avec, à terme, le développement du progiciel OSCAR. Ensuite, ces exigences et les transformations engagées par TER Hauts-de-France telles que la mise en place des cinq DL nous pousse également à revoir notre processus pré-opérationnel qui ne répond plus parfaitement à notre organisation de production. »* Pour finir, parce que j'aurais pu tout vous lire, *« Enfin, la mise en place des Directions de Lignes avec une organisation plus intégrée au sens des métiers nécessite de revoir les organisations afin d'optimiser ce choix et surtout d'éviter de reproduire les schémas de commande cloisonnés par métier qui ne peuvent plus fonctionner avec les cinq DL. C'est en particulier vrai en ce qui concerne le traitement du pré-opérationnel. La direction de lignes apporte une plus-value importante en termes de management humain et de compréhension locale du territoire. Cependant, il est impératif de maintenir une cohérence de production à hauteur de l'ensemble des Hauts-de-France, car les DL ne produisent pas leur production en autonomie complète. D'où la volonté de centraliser la mise en qualité du plan de transport juste avant sa mise en production. »* Ce ne sont pas mes mots à moi, ce sont vos écrits et c'est le dossier que vous nous avez fourni. Merci, j'ai terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur LAMBERT puis Madame LE SAINT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Merci. Sur la remise en place des réunions, cette demande avait été faite bien en amont parce qu'on commençait à s'apercevoir de dysfonctionnements d'application de la note Task force. Sur nos propos dans la déclaration sur la Task force, je n'y reviens pas maintenant, on y reviendra sur le point CSSCT parce que nous on a un désaccord sur l'application qui est demandée dans la Task force, sur ce qui devrait se faire et ce qui se fait pour les salariés du privé, mais on en parlera plus longuement sur le point CSSCT. Je peux vous assurer que déjà avant les annonces de Macron, on commençait à avoir des questions et des remontées et que si on n'intervenait pas des copains ayant été cas contacts devaient aller travailler. Dans des lieux de travail où il y a plusieurs entités, il y a des applications différentes. Donc si vous n'avez pas mandat pour le refaire nationalement, je vous invite à le faire régionalement, ça évitera que tout et n'importe quoi soient faits. J'ai pas mal de points de désaccord, je vais y revenir avec ce qui a été dit par Monsieur MARTEL, mais j'ai un point d'accord sur le plan de transport adapté et l'attente qu'on doit avoir. Je ne l'ai pas écouté, mais vu tout ce que j'ai lu, en gros il faut tous aller bosser et rentrer chez soi le soir. Moi, je ne suis pas si sûr qu'il y aura beaucoup moins de monde dans nos trains. Peut-être les étudiants puisqu'ils sont reconfinés, les scolaires vont continuer et beaucoup de salariés vont continuer, donc je pense que vous faites bien d'attendre. Je ne sais pas si on devra garder le plan de transport actuel, mais en tout cas il y a beaucoup de

personnes qui vont devoir continuer à aller bosser et vont devoir continuer à prendre le train. Après, j'espère qu'on n'utilisera pas une nouvelle fois le coronavirus pour adapter un plan de transport vu les difficultés que l'on rencontre au Matériel. Sur la question de la guerre d'ego. Je suis désolé, un peu comme cela a été dit par Xavier, à la limite si on avait un adversaire, nous, c'était le Conseil Régional. Ce n'est pas vous qui voulez ouvrir à la concurrence. Maintenant, il y en a assez, quand on parle avec l'AO, de s'entendre dire que c'est la faute de la SNCF et quand on vous entend parler, que c'est la faute de l'AO. Personne ne nous a annoncé la filiale, ni vous ni l'AO. Personne ne nous a annoncé l'extension de Béthune – Lille. Quand nous avons été reçus en délégation le 15, ils ne nous ont parlé de rien non plus. On l'a su le 16 et encore on l'a su par des DPX qui avaient été informés et qui ont bien voulu parler aux agents. Moi, je suis désolé, sur le sujet de l'ouverture à la concurrence, on ne fait plus confiance ni à vous ni à l'Autorité organisatrice. Malheureusement, on ne peut compter que sur nous-mêmes. Écoutez, comme on l'a dit dans notre déclaration, ça va être compliqué, mais on fera ce qu'il faut avec celles et ceux qui le veulent bien pour essayer d'empêcher l'arrivée de la concurrence. Sur la presse, ce que vous avez dit, je le prends pour moi. Je ne suis pas le seul à parler dans la presse, mais je le fais et je l'ai fait beaucoup ces derniers temps. Quand vous défendrez vraiment les cheminots, j'arrêterai de le faire. Vous avez eu une phrase qui veut en dire beaucoup « je ne cesse de défendre notre bilan ». Vous défendez donc l'organisation du travail que vous avez mise en place et le SA 2020. Sur les problématiques de matériel, à quel moment avez-vous dit à la presse que vous avez trop supprimé d'agents du Matériel ? Vous justifiez les problématiques de matériel à travers le coronavirus alors que les agents du Matériel ont continué à travailler pour certains. Pas la totalité, mais certains ont continué à travailler, ils ont été les premiers à reprendre pour entretenir les rames. Il n'y aurait pas de problématique de personnels ? Frank LACROIX a débarqué et il déclenche comme ça, d'une main, quatorze embauches. À quel moment avez-vous dit cela à travers la presse ? À aucun moment. À aucun moment vous ne défendez les cheminots qui sont à la production. C'est votre bilan que vous voulez défendre, c'est votre bilan et c'est ça la différence. Nous sommes dans une guerre de communication. BERTRAND se sert de toutes les problématiques de la SNCF pour nous taper dessus, mais sur les problématiques de la SNCF, l'AO n'est pas responsable, ce sont les différentes politiques que vous avez menées. Ceux qui payent les pots cassés de tout cela, ce sont les cheminots. Donc il y en a marre que les cheminots se fassent défoncer alors que ceux qui sont à la production se démènent chaque jour pour défendre le service public, pour que les voyageurs soient transportés en toute sécurité. À aucun moment je n'ai entendu un dirigeant dans la presse dire cela. Je pense que c'est tout pour l'instant.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc. Hélène.

Mme LE SAINT, UNSA

Je voulais aussi revenir sur la concurrence. On est à peu près tous d'accord sur ce sujet-là et sur l'inquiétude qu'il y a au niveau de nos collègues cheminots sur le terrain. On n'en croise pas un chaque jour, sur le terrain, qui ne nous demande pas des informations sur l'ouverture à la concurrence donc il y a inévitablement, quelque part, un manque important d'informations. Concernant les éléments que nous avons repris dans notre déclaration, sauf erreur de ma part, je souhaiterais avoir un retour sur le

sujet de Keolis qui répondrait en tout ou partie à certains appels d'offres, si vous pouviez vous exprimer là-dessus. Sur le sujet des mises à disposition d'agents, puisque le décret prévoit des transferts, est-ce que le sujet de la mise à disposition dans la SA si la SNCF remportait le marché est à l'étude ou pas ? Il me semble que sur ce point-là une honnêteté vis-à-vis des cheminots est nécessaire. Un dernier point sur lequel je souhaiterais aussi votre avis, les mesures concernant le risque attentat dans les gares et dans les trains, s'il vous plaît. J'ai fini.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Hélène. On va prendre Monsieur HOUEL et après je pense que l'on fera un moment de réponse.

M. HOUEL, CGT

Bonjour à tous. Pour moi, le premier point c'est sur la DCI Boulogne dans le sens où j'ai relu le courrier de Monsieur RABIER dans lequel il dit qu'il ne nous recevra pas, mais que l'on peut néanmoins déposer un préavis de grève dans les délais impartis. C'est contraire au RH0924 parce qu'il peut ne pas y avoir de réunion entre la réunion concertation et conciliation suite au dépôt de préavis, mais suite à un dépôt de DCI il faut obligatoirement une réunion de concertation dans les trois jours parce que figurez-vous que le dépôt d'un préavis est lié au fait qu'il y a un nombre de jours à respecter dès lors que le relevé de conclusion de cette DCI est porté à la connaissance des cheminots. J'ai donc du mal à comprendre comment on peut éventuellement déposer un préavis de grève alors que ce RCC ne sera jamais porté à la connaissance des cheminots parce qu'il ne sera jamais rédigé ni signé. Ça, c'était une petite parenthèse. Ensuite, concernant le plan de transport, on en a discuté hier, notamment avec Monsieur RABIER lors d'une DCI, mais avant même les annonces d'hier les conditions de RHR dans certains lieux ne sont pas acceptables. Si je prends l'exemple de l'hôtel Ibis à Maubeuge où le personnel roulant n'a plus accès à la salle et, en réponse, Monsieur BEAUPREZ de l'ERC nous répond que ce personnel doit se restaurer dans une chambre. Je trouve cela inacceptable parce que je rappelle qu'une chambre, ça sert avant tout à se reposer et à dormir, mais ça ne doit certainement pas servir d'endroit pour se restaurer et je pense qu'hier Monsieur RABIER était d'accord avec nous. Donc ce phénomène de l'hôtel Ibis risque de se propager dès ce soir dans de nombreux lieux de RHR. J'aimerais savoir comment la direction compte faire pour maintenir un plan de transport normal si l'AO le demande alors que les conditions de RHR ne pourront pas être respectées. C'est quelque chose qu'il va falloir que vous m'expliquiez parce qu'il est hors de question que le personnel roulant soit dans l'obligation d'avoir des conditions de RHR, voire de coupures dans certaines journées, déplorables parce que je rappelle que dans certains locaux à coupure, il n'y a plus de couverts, il n'y a plus le nécessaire pour se restaurer. Quand on prend, je ne sais plus quel TT qui traite des locaux à coupure, il est bien repris qu'il faut le nécessaire pour que l'on puisse se restaurer, mais ce n'est toujours pas le cas. Je ne vais pas revenir non plus sur le nettoyage des cabines de conduite parce que ça risque d'énerver Monsieur RABIER et Monsieur MARTEL. Moi, ça m'énerve aussi parce que quotidiennement il y a toujours des problèmes à ce sujet-là et il y a toujours des suppressions de trains quotidiennes, mais ça ne dérange pas fortement la direction parce qu'il n'y a rien qui avance dans ce sens-là. Concernant le report du point 7, oui, je vais parler pour la CGT, c'est la logique des choses. On ne peut pas dire que ces deux dossiers, ce dossier-là avec la mise en place des DDL, ne sont pas

liés parce que dans le préambule du dossier on nous fait comprendre que c'est lié à la mise en place des cinq DDL, donc vous m'expliquerez comment ces deux points ne peuvent pas être liés. Terminé pour moi pour le moment.

M. SERHANI, Relations Sociales

On va passer aux réponses et il y avait une question de Monsieur LAMBERT que vous voyez à l'écran.

M. RABIER, Président

Quelques éléments. Donc, sur les sujets un peu techniques, et la question a été posée, ça fait d'ailleurs partie des choses que l'on vous doit dans les meilleurs délais, mais encore une fois, je l'ai dit en tout préambule, on va attendre les décrets, on va attendre les directives de l'entreprise, tout cela, ça va, je pense, se dessiner dans les 48 heures et on fera ce qu'il faut, comme on l'a fait par le passé, pour que les choses soient clarifiées par tous les modes de communication possibles, vis-à-vis de vous, représentants du personnel, de façon générale ou vis-à-vis, bien évidemment, des différents personnels. Là-dessus, on fera ce qu'il faut. Sur le sujet de la concurrence, je reviens sur l'intervention de Madame LE SAINT, bien sûr qu'il y a de l'inquiétude sur le volet concurrence, il y a de l'inquiétude depuis, j'ai envie de dire, plusieurs mois et dans certains secteurs encore plus que d'autres si on pense à l'Étoile d'Amiens. Ça, ça ne nous échappe pas. Ce qu'il faut qu'on accepte, tous collectivement, et c'est hyper difficile en réalité, c'est qu'on n'a pas encore de cahier des charges et moi j'ai lu dans une dernière interview de Franck BERSIN qu'il pourrait sortir en début d'année 2021. On verra si c'est une date qui est respectée. On avait fin d'année 2020, maintenant on est début d'année 2021. Le confinement va peut-être encore modifier ce calendrier. Deuxièmement, il y a cette évolution de la concession, donc oui, on a demandé à l'équipe RAO un billet ou un petit bulletin, je ne sais pas quelle forme ça prendra, pour que l'on raconte un petit peu précisément ce qu'il en est, ce que ça engendre... mais globalement, vous l'avez compris, c'est ce qu'a dit Florent MARTEL, il y a des trains directs Saint-Pol – Lille qui n'étaient pas dans le premier avis, mais qui seront dans le deuxième. Je préfère le dire, sans impact sur la volumétrie des personnels concernés qui étaient maximum 100 de mémoire. Sur le manque d'informations... on est complètement transparents avec vous, on a fait différentes bilatérales avec toutes les organisations syndicales qui l'ont souhaité, on a eu des CSE, tout ce que l'on sait on essaye de le retraduire. On a eu, Karim et moi, une réunion d'interprétation juridique des textes de loi qui ne sont pas tous d'ailleurs encore traduits en décrets, si je pense à la loi LOM, pas celle de 2018 qui a créé les nouvelles SA et l'ouverture à la concurrence, mais qui traite notamment de la possibilité pour les régions, elles l'ont utilisé en tout cas sur le Grand Est et chez nous, de rajouter une part infrastructure. On attend encore d'éléments juridiques et des modalités d'application un peu plus concrètes. Il y a aussi, vous le savez, au niveau de la branche ferroviaire, des travaux en cours. Tout cela pour vous dire que c'est très difficile, dans le monde de la SNCF qui est traditionnellement basé sur des règles, des référentiels, de vivre dans une forme d'incertitude, mais qui touche tous les niveaux, y compris même le gouvernement, sur comment on va appliquer ce point-là de la loi parce qu'il va falloir décrypter cela, mettre en place des outils et on n'y est pas à l'heure où je vous parle. S'agissant des modalités de transfert, ce que j'ai en tête, et ça n'a pas évolué depuis plusieurs semaines, c'est qu'il y a des débats sur le fait que l'on crée une société dédiée qui a été mise dans les trois avis de concession.

Finalement, si c'est la SNCF qui crée cette société, puisque ça fait partie d'une directive, comment va-t-elle transférer ces personnes-là ? Y a-t-il des différences avec un transfert dans une société autre si on perd le marché ? Ça, ce n'est pas encore complètement cadré juridiquement. On est sur des sujets juridiques. On ne cherche pas à cacher des choses.

Le deuxième point qui fait débat, c'est le sujet de la mise à disposition. Moi j'ai en tête, mais ce n'est pas écrit clairement parce qu'on n'a pas le décret, en tout cas moi je ne l'ai pas, et que pour les agents de Réseau qui pourraient être à un moment donné sollicités pour cette société dédiée ou une partie infra, ça serait plutôt de la mise à disposition qui est un autre régime, que l'on connaît bien dans les filiales, de transfert, de détachement de personnels de la maison-mère vers une filiale. En réalité, vous posez des questions pour lesquelles vous en savez autant que moi ou je n'en sais pas plus que vous. Ce n'est pas que l'on veuille cacher les choses. Après, on a tous, j'ai envie de vous dire, vous, représentants du personnel, nous, direction et jusqu'au management de proximité, un rôle difficile d'expliquer à des agents qui posent des questions ou à vous-mêmes, quand vous nous les posez, que ce n'est pas que l'on cherche à ne pas dire les choses, c'est qu'elles ne sont pas complètement cadrées, décidées, arbitrées au plus haut niveau de l'entreprise. Cette incertitude qui va encore perdurer, elle est là et on doit, j'ai envie de vous dire, vivre avec et travailler quand même aux différentes réponses. Vous l'avez compris, on ne l'a pas dit, mais on a postulé. Bien évidemment, on a fait acte de candidature pour les deux lots puisque c'était avant le 21 octobre. La SNCF a bien dit « on veut continuer, même si c'est une société dédiée, à être l'opérateur qui va demain faire le TER », donc deux lots sur trois. Le troisième lot, Saint-Pol, on a un mois de plus, et vous l'avez compris, Florent MARTEL l'a expliqué, parce qu'il y a une légère modification en réalité du périmètre du plan de transport qui est mis dedans. On candidatera avant le 23 novembre, de mémoire. Vous posez la question de comment on va candidater, pour le coup il y a une part infrastructure obligatoire, elle est optionnelle sur un autre lot. Vous avez évoqué Keolis, mais je n'ai pas, à ce stade, d'informations supplémentaires... que des rumeurs, que des options, que des réflexions que l'entreprise mène au plus haut niveau et ça dépasse le cadre de la simple région SNCF TER Hauts-de-France pour savoir quelle est la meilleure solution de réponse, avec quels alliés quelque part, quand on va créer notre société anonyme, on va pouvoir partir. Ce qu'a pu vous dire le directeur de région, lors des dernières bilatérales, demeure vrai. Il n'y a pas de cachoteries de notre part, en tout cas aujourd'hui au 29 octobre. Le processus de commande, Monsieur WATTEBLED, on a écrit le document donc on le connaît, ce n'est pas la peine de nous le lire pendant cinq minutes. Que dit-on ? On dit que contrairement à ce qu'il s'est passé dans les autres régions TER, nous, on a choisi, mais je me répète, de dissocier ce sujet de la commande qui est complexe et le sujet de l'organisation direction de lignes qui est plus l'application d'un plan national appliqué au plan régional avec la création des trois nouvelles lignes qui, effectivement, font l'objet d'une expertise en ce moment. On le dissocie avec méthode, avec un calendrier qu'on a présenté plusieurs fois, avec, pour la phase 2 parce que c'est réellement celle-là qui aura un impact dans les fonctionnements, y compris même avec de la productivité, qui va être la plus difficile. Là, on est sur le point 7, sur une partie qui s'appelle pré-opérationnelle qui est une partie, en réalité, qualitative. C'est-à-dire qu'on avait montré, démontré, que cette partie-là, qui est aujourd'hui à moitié du côté de la conception PCAS et surtout du côté terrain, il faut absolument la mettre

en qualité parce qu'elle va révéler en amont des problématiques qui aujourd'hui tombent sur le terrain [...] et c'est ce que l'on ne veut plus. Dans une ambiance que l'on vit depuis plusieurs mois, complexe en production, on veut absolument mettre en qualité, mais Florent MARTEL en parlera mieux que moi et on le développera cet après-midi. Bien évidemment que tout cela c'est dans un contexte avec des liens de cause à effet, mais les dossiers, je me répète, sont distincts, dissociés, parce qu'on y a mis de la méthode, on se donne du temps et on arrive même à faire des décalages par rapport à une prévision qu'on avait faite il y a plus d'un an sur une forme d'arrivée au même moment, notamment en début d'année prochaine. On se donne du temps pour faire du mieux possible les choses sous tous les angles, y compris humain. Voilà ce que je pouvais dire sur ces différents points. Florent.

#### M. MARTEL, Directeur production

Sur le PTA, puisqu'il y a eu plusieurs demandes là-dessus, je précise, je vous l'ai dit, on se laisse quelques jours pour bien mesurer ce que l'on veut mettre en œuvre comme plan de transport parce que l'idée c'est bien de le stabiliser ensuite pendant x semaines, en espérant évidemment que ce soit le plus court possible, mais il est possible que l'on fasse raccroc avec le changement de service par exemple. Sur le sujet particulier des RHR, c'est clair que la commande que j'ai faite à la PCAS c'est d'essayer de sortir un plan de transport où le volume de RHR serait le plus réduit possible et où, si d'aventure on doit en garder, on évite les sites où nous sommes en difficulté. Par rapport à l'intervention de Monsieur HOUEL, effectivement j'avais vu cette histoire à Maubeuge donc je suis intervenu au niveau national auprès du représentant Traction de la DG TER qui a refait une passe avec les dirigeants d'Orfea qui nous ont garanti que les salles communes restaient ouvertes, les cuisines, les couverts... après en nous disant aussi qu'il y avait quand même assez régulièrement des problèmes de respect des gestes barrières et donc il nous demandait aussi de les aider à les faire respecter parce que sinon ils allaient être obligés de prendre des mesures plus restrictives. Je dirais que c'est presque un peu derrière nous cela maintenant. C'est-à-dire que là on va chercher à monter clairement un plan de transport où on va limiter au maximum, pour ne pas dire annuler, les RHR. Après il y a le sujet de la pointe, Monsieur LAMBERT, vous avez raison, la différence avec le précédent confinement c'est que là on demande aux gens de continuer à bosser et que les scolaires seront toujours dans les trains, je l'ai dit tout à l'heure. Donc, on ne va certainement pas faire un plan de transport à 15 %. Ça veut dire que dans le plan de transport que l'on va faire, on va essayer de se rapprocher le plus possible de l'emport normal de la pointe et donc ce sera une baisse très mesurée du volume global du nombre de trains et vraisemblablement on va essayer de préserver, aussi proche que possible, la capacité totale d'emport de la pointe parce qu'on a été suffisamment attaqué là-dessus par la presse et par le Conseil Régional ces dernières semaines. Voilà l'idée, donc ce serait plutôt un PTA, on va dire, qui est au-dessus du volume de ce que l'on peut faire lors d'un plan de troisième urgence par exemple. Pour l'instant, je n'ai pas le produit en tête puisqu'on avait commencé à brainstormer il y a deux jours là-dessus. On va sans doute s'inspirer de ce que l'on faisait la deuxième quinzaine de juin en termes de fonctionnement. Voilà ce que je peux vous dire là-dessus. Ensuite, sur la désinfection, je suis désolé d'insister, mais ce n'est pas vrai qu'on a ménagé la chèvre et le chou là-dessus, on a monté un dispositif qui visait à désinfecter 100 % de la flotte qu'on engageait tous les jours. Il y a 212 lignes de roulements qu'on engage chaque jour et il y a 212 opérations de désinfection qui

étaient programmées. Avec le brassage des rames en opérationnel, on sait que chaque jour il y a entre cinq et vingt opérations qui sautent et qu'il faut reprogrammer. Ça, c'est une difficulté supplémentaire dans l'ordonnancement du plan de transport, mais je ne peux absolument pas vous laisser dire que si on avait respecté les gestes barrières il n'y aurait pas eu de deuxième confinement en prenant comme exemple la désinfection des cabines de conduite, ce n'est pas vrai. Ce process-là n'existait pas avant le début de l'épidémie et nous l'avons mis en place en quelques mois seulement et il y a toujours des téléconférences chaque semaine de vérification et de recalage des opérations. Le 100 %, en mode industriel, il n'est jamais possible à obtenir, on est bien d'accord là-dessus. Ça veut donc dire que ça provoque après des frottements en opérationnel et parfois des suppressions de trains, c'est vrai, mais ça montre bien que notre posture était claire là-dessus, s'il n'y a pas la garantie que c'est désinfecté, le train ne roule pas. Donc on est bien en mode de protection, on n'a pas laissé filer ce sujet-là en termes de gestion sanitaire. Moi, je veux être très affirmatif là-dessus. On ne va donc pas faire un plan de transport normal. Pour tout vous dire, on se donne quelques jours (opérations à faire dans les outils) et on va s'y mettre dès demain, toute la semaine prochaine et je pense que l'on vise vraisemblablement la mise en place de quelques choses à partir du lundi 9. Il va donc y avoir quelques jours où l'on va rester avec le plan de transport normal. Vous dire aussi que quand même, on sent qu'en termes de malades, nous sommes loin d'être épargnés. Il y a un absentéisme bien plus fort que d'habitude dans nos bureaux de commande, donc on aurait eu quand même du mal à tenir le plan de transport normal, même en dehors de ce reconfinement. Quand même, quand vous dites, Monsieur WATTEBLED, que l'AO est un adversaire, la SNCF est un adversaire, je trouve cela choquant. La SNCF, ce n'est pas plus moi que vous. Nous sommes tous les deux SNCF et je crois qu'il y a le même en-tête sur notre fiche de paie tous les mois. Vous ne pouvez pas dire « vous, la SNCF ». La SNCF, ce n'est pas plus moi que vous, je vous le redis. Nous sommes tous les deux, ensemble, SNCF. Alors, moi je suis la direction et vous, vous êtes organisation syndicale, dont acte, mais vous n'êtes pas un détaché de la CGT au sein de la SNCF, vous êtes un cheminot et votre employeur s'appelle la SNCF donc vous êtes SNCF. Là-dessus, excusez-moi, ce sont peut-être les mots, mais les mots comptent et sont importants. Là-dessus, toujours ce sujet de concurrence, vous nous dites que vous ne nous faites pas confiance, mais le choix qui a été fait de demander la création de filiales pour répondre aux trois lots mis en appel d'offres, ce n'est pas la SNCF qui le fait. La loi laisse cette possibilité à l'Autorité organisatrice qui la saisit. Donc c'est bien un choix délibéré de l'Autorité organisatrice que nous n'avons pas accompagné, il faut être parfaitement clair là-dessus. Ensuite, pour Madame LE SAINT concernant Keolis, je ne sais pas, les rumeurs les plus folles circulent, mais nous on n'a pas d'informations comme quoi Keolis répondrait. Il y a eu une posture qui a été prise par la présidence là-dessus, pour moi j'en reste là, à savoir qu'il n'y a pas de concurrence en interne du Groupe sur les sujets de réponse aux appels d'offres TER. Concernant les mises à disposition d'agents, je pense qu'il est un peu tôt pour en parler. Je pense que vous disiez dans le cas où la SNCF remporte un appel d'offres, si on était sur des mises à disposition en filiale, un peu ce que l'on peut faire avec Eurostar, j'imagine, ça je ne sais pas, il faudra que l'on creuse le sujet. Enfin, sur le risque d'attentat, on est sur une forme beaucoup plus classique de mode de fonctionnement. Vous le savez, il y a des niveaux de vigilance Vigipirate qui induisent un certain nombre de mesures de protection. Là-dessus, on est en lien



constant avec les préfectures donc que ce soit au niveau de la SUGE comme au niveau de notre pilote sûreté et donc on applique les consignes des préfectures. Sur le process de commande, quand même, la partie que l'on vous présente cet après-midi concerne le pré-opérationnel. Le pré-opérationnel, qu'il y ait eu création de Directions de Lignes ou pas, nous l'aurions fait quoi qu'il arrive parce qu'on voit bien qu'en fait il y avait de la place pour intercaler une organisation entre la conception et la gestion de l'opérationnel, entre la PCAS et le COP, parce que les aléas que l'on traverse sont de plus en plus nombreux et regardez ce qu'il se passe en ce moment. Si on avait eu, avant le début du COVID, un service pré-opérationnel fonctionnel, on aurait vraisemblablement mieux traversé certaines zones de turbulence donc, en tout cas sur la partie pré-opérationnelle, ce n'est pas en lien avec les Directions de Lignes. Après, la phase 2, Raphaël RABIER l'a dit, il y a aussi une manière de dégrossir le dossier. Évidemment que les bureaux de commande, ça va concerner les Directions de Lignes puisqu'il y a des bureaux de commande qui seront dans les Directions de Lignes. Cela dit, un choix spécifique a été fait en Hauts-de-France de travailler le sujet des bureaux de commande qui n'a pas été fait dans les autres régions. C'est en ce sens que c'est un projet à part entière et ce n'est pas en venant le mélanger avec les Directions de Lignes que l'on va gagner en clarté. Là-dessus, votre stratégie qui consiste à dire que vous voulez tout regrouper à la fois je la comprends et je ne la comprends pas, je tiens à vous le dire. Si c'est pour obtenir de la clarté dans les débats, je ne la comprends pas. Après, si c'est pour présenter le truc comme un monstre, je la comprends un peu mieux. En tout état de cause, le sujet qui est évoqué ce soir sur le pré-opérationnel, nous l'aurions fait quel que soit le contexte de changement d'organisation ou pas, je tenais quand même à le réaffirmer. C'est tout pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Florent. Je propose que l'on prenne encore les deux dernières demandes d'intervention puis que l'on passe à l'ordre du jour.

M. RABIER, Président

Très bien.

M. SERHANI, Relations Sociales

Il y avait donc Monsieur WATTEBLED et Monsieur WARTELLE.

M. WATTEBLED, CGT

Ça tombe bien que Monsieur MARTEL vienne de finir parce qu'il m'a tendu un peu la perche. Moi, je vous engage, Monsieur MARTEL, à garder votre calme et prendre un peu de hauteur. Monsieur MARTEL n'est pas le Monsieur SNCF ou le Monsieur par qui tout passe. Quand je dis que l'adversaire, c'est également la SNCF, ce n'est pas Monsieur MARTEL.

M. MARTEL, Directeur production

Je ne le prends pas personnellement, Monsieur WATTEBLED, je ne me suis pas énervé.

M. WATTEBLED, CGT

Monsieur MARTEL, simplement une chose, je ne vous ai pas coupé, je vous écoute avec attention depuis tout à l'heure, ne me coupez pas dans ce que je veux dire, merci. Donc, quand je dis que c'est un adversaire, déjà ce n'est pas un ennemi, c'est un adversaire. Un adversaire dans le sens où le détricotage de l'entreprise a facilité forcément la mise en place de la concurrence. Si vous le prenez pour vous, moi je vous encourage à garder votre calme et prendre un peu de hauteur. Je ne vais pas entrer dans ce débat stérile, Monsieur MARTEL, où vous passez pour le martyr et moi le vilain rouge. Au moins c'est dit et à aucun moment je n'ai dit que vous étiez responsable du deuxième confinement, il faut arrêter d'extrapoler et de se faire passer pour le martyr. Simplement, j'avais une demande à faire concernant l'extension de l'Étoile de Saint-Pol. On demande une présentation comme celle qui a eu lieu le 28 août parce qu'il y a une modification, pour nous, qui nous semble importante et impactante en termes d'emploi et en termes de conditions de travail. J'en ai terminé, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. David WARTELLE.

M. WARTELLE, CGT

Bonjour à tous. Moi, je voulais revenir un peu sur le contexte actuel. On nous explique que ce soir les restaurants vont fermer, on sait aussi que les salles de réception dans les hôtels vont fermer. On vous a expliqué aussi qu'il est hors de question pour les agents roulants de prendre leur repas dans leur chambre juste avant d'aller se coucher. Maintenant, vous nous parlez d'un plan de transport adapté qui serait possible à partir du 9 novembre. Moi je vous le dis, dès ce soir il va falloir faire quelque chose pour supprimer les RHR aux endroits où on ne peut pas se restaurer. C'est pareil, les salles de coupure, je ne comprendrais que cela puisse rester ouvert et que l'on puisse manger dans des salles de coupure alors que les salles de restauration sont fermées, les restaurants sont fermés, les salles de réception sont fermées. Il va donc falloir, dès ce soir, trouver un plan de transport qui puisse être adapté afin de supprimer le maximum de RHR et les coupures. Merci.

M. MARTEL, Directeur production

C'est totalement impossible, Monsieur WARTELLE, ce que vous demandez, vous le savez, c'est totalement impossible.

M. WARTELLE, CGT

C'est la réalité. Les restaurants et les hôtels vont fermer ce soir donc comment fait-on ?

M. MARTEL, Directeur production

C'est totalement impossible. On l'a dit, je pense qu'on en a beaucoup parlé, il y a eu plusieurs expressions que vous avez faites, attention, les gens continuent à bosser, il va y avoir du monde dans les trains. D'un autre côté, il y a ce sujet de RHR. Moi, je n'ai pas de produit sur étagère où j'appuierais sur un bouton pour dire, en cours de journée, on transforme tout. Il y a des marches à supprimer, il y a des outils à mettre en place, il faut vérifier les emports sur tous les trains, il faut vérifier l'enchaînement

des rames, il faut vérifier les rentrées par atelier, il faut vérifier les GOV, il faut vérifier les sillons et donc ça ne se fait pas dans la journée.

M. WARTELLE, CGT

Comment fait-on en attendant ? Jusqu'au 9 novembre en plus...

M. MARTEL, Directeur production

Nous, on a eu des garanties sur le fait que les foyers Orfea restaient ouverts. Après, s'il y a des difficultés qui sont très localisées, on parlait de l'hôtel Ibis de Maubeuge, je crois, tout à l'heure, ça, on peut le regarder en adaptation très ciblée, mais je vous le dis, techniquement ce n'est pas possible. En plus, je vous l'ai dit aussi, le plan de transport que l'on met en place vis-à-vis des clients, on veut un truc stable pour plusieurs semaines parce que peut-être qu'on va vivre avec jusqu'en 2021. Si on se précipite ce soir, on va forcément faire des erreurs dans les choix de trains et après si vous voulez s'il faut en permanence aller réadapter ce plan de transport là, on ne sera plus lisible vis-à-vis des clients, donc on se donne quelques jours pour le travailler proprement, c'est la semaine prochaine. Il y a besoin de cela actuellement. J'ai par exemple des adaptateurs qui sont en congés ou qui sont malades donc je n'ai pas les forces vives pour démarrer la totalité du travail dès aujourd'hui. Il faut en être conscient. Vous savez, il y a des malades dans tous les services aussi. Là, c'est la fin des vacances de la Toussaint, le président l'a dit hier on laisse la possibilité aux gens quand même de terminer leurs vacances et de rentrer pour aller se confiner, mais c'est totalement impossible de mettre en place un plan de transport adapté dans la journée, c'est totalement impossible.

M. WARTELLE, CGT

S'il est techniquement impossible de mettre en place un plan de transport adapté dans la journée ou dès demain, je vous le dis aussi, il est techniquement impossible que des agents roulants puissent prendre leur repas dans leur chambre. Vous allez forcément être confronté à des refus de RHR qui vont impacter votre plan de transport donc il faut que vous en soyez conscient aussi.

M. MARTEL, Directeur production

On va passer les consignes pour demander aux gens de laisser respirer le truc. Je crois qu'il y a aussi Orfea qui propose la possibilité de commander des repas tout prêts dans le cas où, par exemple, les cuisines ne sont pas utilisables. Donc il y a des services qui ont été proposés de manière un peu exceptionnelle en plus pour permettre quand même aux roulants de prendre des RHR dans de bonnes conditions. S'il y a des endroits où cela décroche nettement, je vous le dis, on essaiera de s'adapter au jour le jour, mais pour moi, aujourd'hui, déjà tout le réseau Orfea tient le choc et nous garantit que cela fonctionne. Après, tout cela est évolutif. Peut-être qu'il y aura des annonces dans la journée, demain... on verra. Il y a des gens qui sont en route aujourd'hui et on modifierait leur journée déjà pour demain et le programme de maintenance, tout cela ce n'est absolument pas envisageable à très, très court terme. On va surveiller les lieux. On a connaissance des lieux où il y a eu des problèmes sur les RHR donc on va les mettre sous surveillance, y compris en prenant contact avec les hôteliers. Je crois que c'est surtout avec les hôteliers non Orfea qu'il y a des soucis, je parle sous votre contrôle.

M. WARTELLE, CGT

Oui, bien sûr. Ce sont les hôteliers, oui, forcément.

M. MARTEL, Directeur production

Donc il faut aller questionner le truc, oui.

M. SERHANI, Relations Sociales

Une dernière demande de parole de Monsieur HOUEL et après je propose que l'on passe à l'ordre du jour.

M. HOUEL, CGT

Oui, rapidement. Comme Monsieur WARTELLE le soulignait, le gouvernement a déjà annoncé hier la fermeture des restaurants. Avez-vous la certitude que les salles dans lesquelles on peut manger dans les foyers, comme le foyer Orfea à Lille et autres, vont pouvoir rester ouvertes parce que lors du premier confinement tous ces lieux étaient fermés? À un moment, si aujourd'hui on nous annonce cela, c'est techniquement impossible de maintenir au moins jusqu'au 9 le plan de transport actuel. Même si je peux comprendre qu'il vous soit impossible de modifier ce plan de transport en une heure, mais j'ai du mal à comprendre comment cela va passer techniquement parce qu'on a l'exemple de l'hôtel Ibis à Maubeuge, mais comme je l'ai noté on a l'exemple de l'hôtel Fleur de Lys à Hazebrouck où là il n'y a aucune salle commune, il n'y a rien pour se restaurer, mais un micro-onde dans la chambre, ce n'est pas possible, vous le comprenez ça? Aussi, les locaux à coupure, parce que je pense que si une salle commune d'un restaurant ou d'un hôtel vient à être fermée, j'aurais du mal à comprendre que l'on puisse laisser, nous, nos locaux à coupure ouverts. Il y a beaucoup de journées avec des coupures où les personnels ne pourront plus se restaurer, ça va être très compliqué. Je ne voudrais pas en arriver à ce que ce soir vous ayez des refus de RHR et que demain vous commenciez à avoir des refus de coupure, des choses comme cela. Terminé.

M. MARTEL, Directeur production

Là-dessus, il faut que nous soyons tous, collectivement, un peu résilients. Qu'il y ait des refus de coupure ou de RHR quand on estime que les conditions ne sont pas bonnes et qu'on le fasse pour que ça s'améliore et qu'après, dans le temps, ça soit satisfaisant, à la rigueur je le comprends, mais là comme on sait que de toute façon on va quitter ces établissements dans quelques jours, si vous voulez ça ne sert à rien de venir tordre tout de suite le plan de transport. Je sais que les conditions ne vont peut-être pas être optimales à certains endroits pendant les jours qui viennent, mais essayons de tenir un peu pour permettre d'enclencher... Vous savez, si on est en mode crise pour aller sauver les trains parce qu'il y a eu des refus de RHR, on ne sera pas en train de travailler la qualité de ce qu'on va mettre en place le 9 parce que ce sont les mêmes équipes qui font les deux. Justement parce qu'on n'a pas de service pré-opérationnel.

M. HOUEL, CGT

Je ne vous dis pas que je vais inciter les gens à refuser leurs RHR, je n'ai pas du tout dit cela. Je vous mets en garde. Julien TAILLEZ en a parlé dans sa première prise de parole, il y a des personnes qui partent ce soir en découcher et qui demain n'auront

peut-être pas les possibilités de se restaurer, c'est quelque chose qu'il faut réellement prendre en charge.

M. MARTEL, Directeur production

Il y a la possibilité de commander les repas. Après, la confirmation que j'ai eue d'Orfea pour l'ouverture des salles communes... elle date d'hier après-midi. Je pense qu'on avait quand même suffisamment d'informations sur ce qu'allait annoncer le président de la République pour qu'on ne s'engage pas hier après-midi et qu'on se désengage ce matin. Je vais quand même le vérifier avec Jean-François BOUYSSSET, le responsable national Traction côté DG TER, mais là-dessus je ne suis pas super inquiet quand même côté Orfea. Après, pour les hôteliers privés, ils sont évidemment maîtres à bord, même s'ils sont engagés par contrat avec nous. Ils n'ont pas non plus intérêt à ce que ça s'arrête tout de suite pour eux parce qu'évidemment on ne les payera plus. Je ne sais pas... Là-dessus, on va essayer de parer au plus pressé. Il y a la possibilité de commander les repas aussi, je pense que cela peut apporter un service supplémentaire aux agents de conduite et aux contrôleurs. Écoutez, c'est quelques jours. Il y a quelques jours à tenir avant qu'on ne mette en place ce plan de transport où on va essayer de réduire au maximum les RHR comme ça on aura plus ces sujets de confort et de restauration pour nos agents. Je ne peux pas vous dire des choses plus précises que cela aujourd'hui. J'espère que toute l'équipe sur le terrain va prendre conscience qu'on a besoin d'un peu de temps pour arriver au produit le plus optimisé possible le 9.

M. SERHANI, Relations Sociales

Raphaël, on peut passer à l'ordre du jour, mais il y a encore deux demandes.

M. RABIER, Président

On va entamer l'ordre du jour parce qu'effectivement les débats sont riches et on a encore plein de points avec l'actualité. Je n'ai pas oublié Monsieur TAILLEZ et Monsieur LAMBERT. Un mot quand même avant le vote sur les PV, en tant que citoyens français, on vit tous une épreuve dans nos vies personnelles... et vous le savez bien. En tant que cheminots, on a aussi une épreuve qu'on a déjà vécue au printemps, qu'on recommence, sûrement sous une autre forme avec des nouveautés, on va s'adapter. On pointe entre nous, et c'est bien normal, forcément toutes les questions, tous les problèmes que l'on risque d'avoir... et les dernières discussions sont là-dessus, mais j'observe quand même, on peut être hyper fiers, moi je le suis en tout cas, de ce qu'il s'est passé au printemps. Vous l'avez d'ailleurs, vous, représentants du personnel et organisations syndicales, un peu souligné. Même entre nous on a réussi à avoir un mode de dialogue dans cette crise du premier confinement qui était, je dirais, de bonne qualité. Moi, j'aspire simplement à ce que, une fois de plus, on fasse confiance au bon sens pratique des cheminots parce que le corps social de la boîte, ce sont des pros quand même. Les conducteurs, les contrôleurs, les agents des gares, ils ont un petit vécu du printemps. On repart pour plusieurs semaines. On va se structurer, comme l'a dit Florent MARTEL. Ça mettra quelques jours, on va faire un truc bien, on va un peu galérer là, il va sans doute y avoir un petit flou, vous avez forcément raison, mais j'ai confiance dans la capacité collective, en tout cas des cheminots des Hauts-de-France et du TER, à relever ce truc, on va y arriver. On l'a déjà démontré, avec l'effet de surprise on a réussi à le faire et plutôt de bonne manière et en bon ordre. On est un peu moins surpris, on a été à peine surpris de ce qui a été

annoncé hier soir. On va mettre le plan de transport qui va bien et on va traverser cette épreuve, il n'y a de toute façon pas d'autre voie possible. Maintenant, on a tous un rôle là-dedans, direction bien évidemment, je m'adresse à nous-mêmes en premier lieu, membres de la direction, mais aussi représentants du personnel que vous êtes pour essayer de mettre de l'huile, d'apaiser les situations. Les débats qu'on les ait d'une manière assez intense entre nous, c'est normal. Après, sur le terrain, et vous l'avez démontré au printemps, et on va le redémontrer là, on va essayer tous de mettre de l'huile et on trouvera des modalités pour caler les choses entre nous, pour avoir des discours alignés, propres, sérieux et fidèles, bien évidemment, aux protections que l'on doit aux salariés et aux voyageurs bien évidemment.

## **1) Approbation des procès-verbaux des réunions du CSE TER Hauts-de-France des 25 et 28 septembre 2020**

M. RABIER, Président

Je propose que l'on passe au vote du PV du 25 septembre. On n'a pas encore eu celui du 28 septembre. On a donc un seul vote pour ce premier point.

M. SERHANI, Relations Sociales

Si Monsieur le Secrétaire est d'accord, on va faire un vote par délégation.

M. KIKOS, Secrétaire

Oui, pas de problème.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu. Pour l'approbation du PV, la délégation CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pour la délégation CGT, pas d'observations, donc pour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu. Pour la délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD, pas d'observations.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu, merci. Pour la délégation UNSA ?

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour la délégation UNSA, il n'y a pas d'observations.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour la délégation FO ?

Mme DEDISSE, FO

Idem, pas d'observations pour FO.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour la délégation CFDT ?

M. VEZARD, RS CFDT

Pas d'observations également.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Le PV est adopté.

*Le procès-verbal de la réunion du 25 septembre 2020 est approuvé à l'unanimité.*

M. RABIER, Président

Merci à tous. Je laisse la parole à Monsieur le Secrétaire.

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

M. KIKOS, Secrétaire

Je n'ai pas d'informations particulières aujourd'hui. Avec les annonces que nous avons eues hier, on a un bureau de CSE prévu lundi et je referai le tour avec les organisations syndicales pour savoir si on maintient en présentiel ou si on fait en distanciel les réunions à venir à partir du mois de novembre. Donc, dans le calendrier, nous avons l'ordre du jour de la plénière ordinaire lundi matin donc je pense qu'on aura l'occasion de revenir sur le calendrier du mois de novembre lors de nos échanges à l'ordre du jour lundi matin. J'ai terminé, Monsieur le Président.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Alexandre. Y a-t-il une information de Monsieur le Trésorier ?

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

M. FOURNIER, CGT

Bonjour. Non, pas d'informations de la part du trésorier du CSE.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

## **4) Informations de Monsieur le Président**

### **- Point d'actualité**

M. RABIER, Président

Point d'actualité, je pense qu'on l'a largement évoqué ensemble suite aux déclarations liminaires.

## - Informations commerciales

M. RABIER, Président

Avant de laisser la parole à Florent MARTEL pour le point sécurité et régularité, qu'est-ce que montre l'information commerciale qu'on vous a donnée ? En réalité, bien évidemment à fin septembre on n'a pas les recettes de l'année dernière. Il y a un point intéressant qui montre une évolution. Si on regarde le mois de février, le mix-distribution, autrement dit comment les gens achètent leur titre de transport entre le mois de février, qui était un mois presque normal en termes de plan de transport, et le mois de septembre qui était également un mois presque normal, si on compare ces deux mois, on voit une évolution quand même assez frappante, je pense que c'est lié à la COVID, la part de la vente à distance qui était d'un tiers en février a gagné dix points en moyenne à fin septembre. La vente au guichet, ce qu'on appelle la vente humanisée, est passée de 35 %, un peu plus d'un tiers, à un quart. Il y a donc un effet que l'on ne rencontre pas simplement à la SNCF, on le rencontre dans tous les commerces finalement, il y a un effet avec la période très particulière cette année sur la vente à distance digitalisée. Le canal automate restant un peu près stable. Voilà, c'est intéressant de le souligner parce que ce n'était pas du tout envisagé, bien évidemment. On sait qu'il y a une digitalisation et un accroissement régulier des ventes par Internet par les téléphones. Là, il y a un effet COVID qui est assez frappant cette année. Je voulais souligner cela auprès de vous. Ça ne modifie pas, cette affaire-là, l'engagement pris dans la convention sur les guichets, mais c'est simplement pour vous dire qu'il y a une évolution notable si on compare ces deux mois-là. Le mois d'avril ne veut rien dire parce qu'il y avait peu de trains et peu de guichets ouverts, donc on est sur quelque chose qui n'est pas significatif. C'est la raison pour laquelle je prenais cette comparaison entre février et septembre pour souligner cette différence. Point sécurité et production, Florent.

M. MARTEL, Directeur production

J'ai le document qui concerne la régularité, mais sur la sécurité je ne l'ai pas.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Vous balayez tout et après vous donnez la parole ? Parce qu'il y a une demande de parole, notamment pour nous, sur la partie commerciale.

M. SERHANI, Relations Sociales

Justement, j'allais le demander.

M. WATTEBLED, CGT

Avez-vous encore besoin des élus pour faire votre réunion ? La question c'est juste celle-là, avez-vous encore besoin des élus pour faire la réunion ? Auquel cas on peut vaquer à d'autres occupations.

M. RABIER, Président

Oui, bien sûr, Monsieur WATTEBLED. On peut prendre la partie commerciale avant d'attaquer la partie production, bien évidemment.



## M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons donc une demande de parole de Monsieur SOUIN, de Madame LE SAINT puis de Monsieur WATTEBLED, mais avant il y avait également Monsieur TAILLEZ et Monsieur LAMBERT.

## M. SOUIN, SUD-Rail

Merci. Moi, je tenais à souligner, comme Monsieur RABIER, effectivement quelque chose de notable dans le mix-distribution. Autrement dit, effectivement, quand on regarde mars et avril, dès que nous avons été confrontés au confinement et donc aux difficultés de la période COVID, le premier réflexe des usagers c'est de se tourner vers la vente humanisée. C'est-à-dire que la première chose dont ont eu besoin les usagers, c'est d'un humain. Donc ça remet quand même pas mal en cause la politique de l'entreprise sur l'automatisation et la casse de l'humain dans les gares. Une question aussi, effectivement on a une progression de la vente à distance, mais la

vente à distance est-elle humaine ? C'est juste marqué « vente à distance », ce n'est pas marqué « automatisation ». Automatisation, pour moi, ça serait plutôt dans la vente automatisée, par exemple, qui elle ne progresse pas et qui stagne. Moi, je tiens à souligner l'effort et la qualité de travail de tous les agents en relation client et surtout au commercial parce que ce n'est pas avec les outils que vous nous donnez en ce moment et les difficultés qu'on rencontre que l'on peut faire progresser le chiffre d'affaires. Les outils Mosaïque sont obsolètes au possible, on nous complique la vie tous les jours pour pouvoir faire des billets, que ce soit TER ou Voyages associés, on nous complique la vie aussi sur les droits de carte à vérifier alors que si vous allez sur le site OUI.sncf on peut toujours faire des pré-réservations et mettre des dossiers en attente sans aucune vérification des coordonnées ou de la validité de la carte des usagers. Nous, on nous complique énormément la tâche et malgré tout on arrive encore à sortir notre épingle du jeu et quand les gens ont besoin d'une aide c'est vers nous qu'on se tourne et pas vers des automates ou vers des plateformes x ou y. Déjà, bravo aux copains et bravo aux commerciaux qui arrivent à quand même sortir la tête de l'eau malgré tous les problèmes qu'ils rencontrent actuellement. Encore un exemple, hier on nous balance un mail, on doit être l'entreprise reine des mails pour former les agents maintenant. Les copains apprennent qu'il y a une nouvelle disposition sur les bases abonnements scolaires, qui n'est notée nulle part d'ailleurs, et que les usagers n'ont même pas reçue, mais pour autant maintenant on doit interdire les scolaires d'utiliser leur abonnement pendant les vacances ou pendant les week-ends. C'est vrai, aller à un musée ou aller se renseigner dans une bibliothèque n'aide pas à la scolarité, n'aide pas à s'instruire, ne fait pas partie de l'éducation des enfants ou des scolaires... C'est un nouveau droit, on va encore limiter bêtement des scolaires ou des usagers sur une pratique à laquelle on procédait auparavant. Concernant les formations, malgré aucune formation les copains s'en sortent quand même. Ils arrivent à se démarquer. On nous parle en ce moment du « Tous SNCF ». La vente est énormément touchée, on va en parler tout à l'heure, par les intérimaires, par les CDD, par les postes vacants. Le « Tous SNCF », on nous demande à nous, sur notre temps de travail maintenant, de commencer à penser à tout cela, au « Tous SNCF ». Mettez-nous déjà un cadre d'organisation correct et des conditions de travail normales, commençons d'ailleurs par ce premier pilier qui est quand même les conditions de travail et pas la performance économique et ensuite peut-être que l'on viendra sur ce sujet du « Tous SNCF ». Je vais arrêter là pour le moment et je vais

attendre votre réponse justement sur les questions que j'ai abordées auparavant. Merci à vous.

M. SERHANI, Relations Sociales

Madame LE SAINT.

Mme LE SAINT, UNSA

Sur le point 4 de notre déclaration concernant les actualités commerciales, nous avons sollicité des informations sur l'évolution des gestes métier et les formations qui doivent s'y adosser concernant les deux évolutions majeures dont Loïc a également parlé qui s'appellent la juxtaposition tarifaire et le contrôle des droits puisqu'on se rend compte, les agents des guichets le disent, que face à la clientèle, la mise en œuvre de ces deux dispositions qui n'ont pas été précédées de formations ou de quoi que ce soit d'autre mettent assez souvent les vendeurs dans des situations conflictuelles avec les clients qui ne comprennent pas pour la juxtaposition tarifaire la raison pour laquelle le montant global des deux segments différenciés l'un de l'autre abouti à un montant supérieur au segment de s'il était unique pour la première partie et pour la deuxième partie, il y a énormément de bugs sur le contrôle des droits tarifaires qui aboutit là aussi à des crispations entre les vendeurs et les clients et je pense que la période ne s'y prête pas puisque nous savons tous, ici, dans ce CSE, que la production compliquée rend les clients, et on les comprend, mécontents. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons aussi Monsieur VEZARD, je ne sais pas si c'est également sur la partie commerciale. Sébastien.

M. VEZARD, RS CFDT

Non, ce n'était pas sur la partie commerciale puisqu'il y avait Julien dans la liste des personnes qui voulaient intervenir. C'était simplement pour prévenir que Monsieur TAILLEZ s'était déconnecté du CSE au vu de la mascarade encore aujourd'hui à laquelle on assiste, des questions qui restent sans réponse et vu le déroulement du CSE. Tant qu'on n'aura pas de meilleurs discours dans l'instance, notre position restera comme ça. Donc, notre deuxième élu et moi, en tant que RS, resteront connectés aujourd'hui pour avoir les présentations et d'éventuelles réponses aux questions que l'on pourrait avoir. Sinon, le siège de la CFDT restera comme ça jusqu'à nouvel ordre. Terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention sur la partie commerciale ? Monsieur TOURNAY.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

J'aurais plusieurs questions, notamment sur la partie commerciale. Je vais toujours chercher mon billet de train à ma petite gare de Lesquin, je préfère le physique que l'outil. Je demande à la vendeuse si tout se passe bien et elle répond « oui, j'ai de l'animation ». Je lui demande alors s'il se passe des choses au niveau de la gare et elle me répond « non, c'est plus au niveau de mon tiroir-caisse ». Son chiffre d'affaires journalier est passé de 800 euros à 100 euros. Certes, il y a eu le COVID ou autres, mais apparemment elle n'est pas la seule concernée et c'est plusieurs petites gares

comme ça. Je suis vraiment désolé de voir cette tristesse de passer à huit fois moins. J'aurais aussi une question à poser à Monsieur MARTEL au niveau de tout ce qui est régularisation. J'espère qu'on ne va pas me répondre que c'est encore le COVID. Je me souviens que l'année dernière, avant la mise en place du SA 2020, j'avais demandé au niveau des rames. Monsieur MARTEL m'a dit « ne vous inquiétez pas Monsieur TOURNAY, des rames réserves il y en aura entre dix et vingt par jour ». Question, où sont-elles. Ne me dites pas qu'il y a des sangliers qui traversent tous les jours, des passages à niveau, des camions... donc où sont-elles ? Pareil, on me disait à ce même guichet que les gens reprenaient leur voiture parce qu'il y avait trop d'attente avec le nouveau SA 2020 dans des gares, donc les gens avaient vingt minutes d'attente pour avoir une autre correspondance, donc ils préfèrent reprendre la voiture ou des trains qui arrivent de Valenciennes, qui font des arrêts à Templeuve, Orchies, qui arrivent à Lesquin, il n'y a que deux arrêts à faire, mais qui se voient refuser la montée dans les rames parce qu'au lieu d'avoir des UM on n'a plus qu'une US, donc les gens, ce qu'ils font, ils ne prennent plus le train, ils reprennent la voiture. J'aimerais donc avoir quelques réponses à tous ces problèmes, merci.

M. RABIER, Président

On va répondre, Monsieur TOURNAY, déjà sur la partie commerciale puisqu'ensuite il y a aura le résultat prod du mois et on reviendra sur ces questions-là juste après. Monsieur SOUIN, le programme « Tous SNCF », on est d'ailleurs en train de réfléchir avec Karim SERHANI sur comment on revient vers les organisations syndicales, les élus que vous êtes, sur ce programme qui est en train de se préciser, se réfléchir, s'élaborer au niveau du groupe public puisque ce n'est pas qu'un programme de la SA Voyageurs, c'est un ensemble. Un des éléments forts de ce programme concerne l'emploi, l'emploi territorial. Vous le savez, il y a un projet d'accord relatif à l'unité sociale et l'évolution du dialogue social sur les périmètres des cinq sociétés SNCF, les nouvelles qui ont été créées au 1<sup>er</sup> janvier, et dans ce projet d'accord à la signature des OS au niveau national il y a la création, on en avait déjà parlé, d'un délégué territorial qui représente l'ensemble du groupe et c'est Frédéric GUICHARD, notre DR TER, et il y a notamment, demain, des travaux avec des délégués territoriaux qui seront désignés, une fois que cet accord sera valide et signé on l'espère, des délégués territoriaux qui participeraient à des réunions sur l'emploi. Tout cela se met en route et ça sera globalement animé par l'EIM qui devrait s'appeler ATM ultérieurement, Agence Territoriale Mobilité. Donc il y a vraiment cette idée, derrière le « Tous SNCF », notamment sur l'emploi, d'avoir une vision beaucoup plus large qu'une vision que l'on peut avoir par activité ou par SA qui est déjà très présente, mais pour l'élargir. On en a parlé hier en DCI avec la CGT, c'est une logique qui, demain, fera peut-être apparaître plus facilement les viviers, les passerelles qui peuvent exister parce qu'il y a des passerelles naturelles, les parcours professionnels que l'on connaît de TER vers Voyages notamment chez les roulants, mais il y a aussi d'autres passerelles moins évidentes, plus au coup par coup, du sur-mesure en fonction des desiderata de chacun. Tout cela va se mettre en musique et avec des réunions avec des délégués territoriaux. Ça commence, on a eu une réunion il y a deux semaines, l'EIM travaille dare-dare là-dessus, c'est Jacques RASCOL au niveau national qui va... Ce « Tous SNCF », il est bien évidemment beaucoup plus large que ce sujet de l'emploi, mais c'est une incarnation territoriale qui fera sens, en tout cas pour la partie RH et c'est très important. Donc chaque SA, chaque activité j'ai envie de vous dire, chaque business unit, nous, le TER Hauts-de-France et chacune des entités, donc

les futures lignes, les services support au niveau de l'échelon régional, on va devoir travailler dans les semaines, ça sera sans doute un peu compliqué avec ce que l'on vit, mais devoir travailler sur une déclinaison de tout cela avec les principaux piliers, les valeurs de l'entreprise, tout cela. Vous avez une communication assez importante sur les infos. C'est cela « Tous SNCF ». Après, j'entends, vous revenez sur des problèmes plus techniques. Mosaïque, on sait que c'est un logiciel qui date un peu, on sait que le travail des vendeurs, je le souligne et je partage ce que vous avez dit, les vendeurs sont présents, les vendeurs font face aussi aux difficultés avec tous ces changements, les difficultés de production qui ont été soulignées, les vendeurs font partie intégrante de l'ensemble des collectifs qui permettent de faire face à toutes ces difficultés. Ils font leur taf, oui, je suis d'accord. Il y a malheureusement des vendeurs qui ont moins de travail que d'autres, on le sait. Monsieur TOURNAY n'a pas tort. Quand même, la perte de trains au deuxième trimestre et sans doute celle que nous allons avoir dans les prochaines semaines réduit quelque part les recettes. Donc, la force de vente n'a pas un job toujours très facile. Il y a des suggestions très spécifiques. Moi, j'ai pris note du point des sujets de justification tarifaire, je vais me tourner assez rapidement, ce soir, avec le président de la CSSCT Service, pour qu'il y ait un point plus clair là-dessus auprès de la bonne CSSCT puisque là ce sont des sujets extrêmement techniques pour lesquels je vous avoue humblement que je ne suis pas compétent pour y répondre, en tout cas à chaud comme cela. Il y avait une demande de parole de Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Non, c'est bon, je ne prends plus la parole. J'ai marqué un message, c'est très bien comme ça, merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Apparemment il n'y a plus de demandes de parole sauf sur la partie production donc on va peut-être laisser parler Florent pour la partie production.

### **- Informations sur la régularité et la production**

M. MARTEL, Directeur production

Je pense que vous avez tous eu le support habituel donc je ne vais pas vous le relire. Vous avez donc les résultats du mois de septembre qui ont été, en régularité, presque au niveau de ceux de l'an dernier, donc légèrement en dessous de l'objectif. En revanche, sur les suppressions, on a évidemment une hausse plus importante puisqu'on a, par rapport à l'année d'avant, à peu près un tiers de suppressions en plus, ce qui est vraiment important. À noter, quand vous regardez les répartitions par cause juste sur la production, que sur les causes internes TER on résiste, on fait plutôt mieux que l'année d'avant, mais en revanche sur les causes Réseau et on se l'était déjà dit à la fin du printemps et cet été, on a du mal à redresser, on a toujours beaucoup d'incidents qui concernent notamment la signalétique, les passages à niveau qui sont très sensibles et évidemment les incidents caténaux qu'on a pu connaître sur le versant sud qui ont lourdement impacté la production du Y Picard et malheureusement, quand on regarde la carte de la région, que vous connaissez désormais, vous voyez qu'on a toujours – je vais peut-être vous l'afficher comme ça on parle de la même chose – sur la carte de la régularité, vous voyez bien que sur la

zone du versant nord ou la zone du SA 2020, on a beaucoup de zones qui sont au vert, notamment toute la partie du TER CITI qui tourne autour de la métropole lilloise. On a quelques KRONO aussi qui fonctionnent plutôt pas mal comme ceux du littoral. En revanche, vous voyez le Y Picard avec la branche Saint-Quentin qui n'a pas bien fonctionné au mois de septembre et la branche Amiens qui reste toujours malade parce qu'on est sur une régularité qui est entre 83 et 84 %, donc très en dessous de la moyenne régionale sur le Y Picard. Vous savez qu'on a un plan d'action là-dessus prévu en deux temps. Un plan d'action locomotives qu'on avance en ce moment et puis toutes les discussions autour du marché d'achat sur les rames neuves puisqu'aujourd'hui on est monté à un marché d'achat sur 33 rames. Là-dessus, on a été entendu par la région sur l'ambition d'investir massivement sur le Y Picard. Après, sur les suppressions, évidemment, on en a davantage. Vous voyez, on est quand même sur une forme de record avec 978 suppressions de trains en septembre. Évidemment, nous sommes très chahutés. Il y a des causes matériel qui ont été en augmentation et également des causes concernant le personnel, les sujets de désinfection qui viennent aussi impacter régulièrement même si ce n'est pas ultra sensible dans le volume global, il y en a quand même et ça désorganise un peu. Par rapport à la question de Monsieur TOURNAY, on a eu une situation très particulière sur l'Axe 1 deuxième quinzaine de septembre et là avec des travaux qui ont très lourdement impacté l'offre puisqu'il y a deux tiers des TER KRONO qui sont supprimés dans la période. Vous n'avez plus que deux trains de pointe le matin et trois trains le soir pour revenir et vous avez également, parce qu'ils sont liés à des RVB sur la zone Aulnoye – Hirson et vous avez également des travaux en gare de Valenciennes qui ont fait sauter quelques tournées de TER CITI. En fait, il y a vraiment une offre très dégradée sur l'Axe 1. La voie qui est coupée entre 7h00 et 17h00, quasiment toute la journée, et qui donc freine quelques mises en place. Par exemple, quand vous avez envoyé votre UM en gare de Charleville, il n'y a pas de possibilité de se rattraper en cours de journée quand il y a une deuxième rame qui manque. Il y a donc eu une conjugaison de ces problèmes d'offre et puis des problèmes de sous-composition. Sur la zone SA 2020, je n'avais pas dit vingt rames de réserve, Monsieur TOURNAY. Il y avait un écart de huit, il y avait un écart d'engagement de huit rames en pointe par rapport à ce que l'on faisait avant. Donc, nous avons connu une crise de disponibilité du matériel qui a surtout concerné les locomotives en cette deuxième quinzaine de septembre. Du coup, on a dû faire le choix d'aller capter des UM pour compenser. Ce sont des problématiques différentes. Avec la forte humidité, on a eu beaucoup de problèmes d'amorçage dans les moteurs de traction des locomotives, tant 15000 que 22200, et on a, à côté de ça, une problématique VR2N côté Nord-Pas-de-Calais qui est assez lourd, assez impactant et qui nous a empêchés d'avoir les huit rames VR2N disponibles quasiment depuis plus d'un mois. Donc, du coup, on a eu l'obligation d'aller réinjecter des TER2Nng dans ces roulements de VR2N au Nord et dans les roulements de V2N au Sud. Vous me dites « ne venez pas me dire que c'est en lien avec le COVID », si, désolé, quand même. C'est-à-dire que vous le savez, le fait d'arrêter la flotte pendant plus de deux mois à plus de 80 %, de la faire repartir, mais progressivement avec rendements kilométriques plus faibles dans les PTA puis plein été et après réattaquer avec un rendement normal en septembre, en fait on a eu une crise de fiabilité avec parfois plus de cinquante signalements de fiabilité par jour. La conjugaison de la reprise du rendement optimum avec une forte humidité ces derniers temps a été lourdement ressentie au niveau de la fiabilité de la flotte, ce qui

a fait qu'on a eu un effet de crise qui s'est mis en place. On est en train d'en sortir puisqu'on a mis en place des indicateurs sur la composition des 98 trains les plus impactants pour le TER Hauts-de-France. Je ne vous le cache pas, on a eu des points très bas au mois de septembre avec, sur ces 98 trains qui comptent, des pics de non-qualité à 40 % des trains qui étaient en sous-compo. Aujourd'hui, on se situe en dessous de 20 % sachant que notre objectif convention il est au niveau de 20 % donc aujourd'hui on est revenu dans un fonctionnement normal grâce à la mobilisation des équipes dans les Technicentres, mais il y a aussi des malades du COVID dans les Technicentres, il y a aussi le process de désinfection qui vient froter avec la mise en place des rames et qui complique les choses, notamment au niveau de la gestion opérationnelle au COP. Donc c'est une période de production qui vient quand même ébranler notre mode de fonctionnement sur le matériel roulant. Après, concernant notre capacité à fournir la bonne disponibilité aux locs, on est en train d'interroger le système. Donc ça fonctionne avec Lens, avec Amiens, avec Le Landy, avec Lille aussi qui est censé faire de la maintenance de niveau 2 sur les 22200 RC. Donc, vous savez, on a eu l'apport de cinq locs et on attend une sixième loc de TER sud qui nous permettent aujourd'hui de complètement stabiliser la production du Corail sur le versant sud. Sur le matériel, on est en train de sortir de la nasse dans laquelle nous nous sommes trouvés sur la deuxième quinzaine de septembre et aussi sur la première semaine d'octobre. Je crois qu'il y avait des prises de parole.

M. SERHANI, Relations Sociales

Oui, nous avons des demandes de parole de Madame MIET et Monsieur SMAGHUE.

Mme MIET, SUD-Rail

Je vais répéter à Monsieur MARTEL ce qu'il n'a pas envie d'entendre, que c'est trop facile de se cacher derrière le COVID. Quand il nous a présenté son magnifique projet SA 2020, c'était soi-disant pour la performance, la robustesse et tout cela dans une situation de pleine circulation, situation normale. Là, on connaît quand même régulièrement des situations avec beaucoup moins de circulation, je ne parle pas que de la période du printemps. Oui, il y a des malades, mais jusque-là on n'est pas non plus en sous-capacité, sauf celle qui est voulue depuis longtemps. Alors oui, effectivement, quand il y a une crise sanitaire nous nous retrouvons coincés avec moins de personnel pour l'entretien, pour les travaux des voies, pour tout ce que vous voulez. C'est un souci qu'on vous répète depuis des années. Les OS vous l'ont dit plusieurs fois, votre projet SA 2020 ne résistera pas aux intempéries, aux externes, aux problèmes de maintenance, aux problèmes de passages à niveau. On vous avait dit que ce n'était pas jouable dans l'état et encore vous avez eu une situation dégradée avec moins de circulation. Alors comment pouvez-vous justifier tout cela derrière le COVID ? Ce n'est pas possible. Pour moi, ce n'est pas audible. Moi, quand je vois les chiffres de suppressions et de circulations EAS qui explosent, je m'interroge beaucoup. Vous avez encore peut-être de la chance d'avoir des ADC qui acceptent de faire des trains EAS, mais quand je vois le nombre, vous avez un gros problème d'effectif dans tous les domaines, dans tous les domaines du TER et malheureusement pas qu'au TER. La production, vous voyez que les chiffres au niveau commercial remontent. Ça veut dire qu'on a des voyageurs, les trains sont blindés tous les jours et vous pensez justement réduire les circulations avec les nouvelles mesures. Je ne suis pas sûre que ce soit cohérent. En tout cas, ce qui est

certain, c'est que ça ne va pas améliorer vos chiffres de prod, toujours pas, même en faisant moins de circulation, on le voit sur les graphiques. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Bonjour à tous. Je voulais simplement, en continuité de ce que dit Ludivine, interpeller Monsieur MARTEL et surtout les élus. Quand vous dites que c'est cause COVID pour la partie Matériel, on a des difficultés à comprendre. Depuis plus d'un an et demi, on essaye d'échanger avec vous sur les organisations et les réorganisations où c'est plutôt difficile. Je tiens à préciser quand même que les agents du Matériel, même s'ils ont repris un peu avant le 11 mai selon ce qui est affiché, étaient disponibles pour travailler et c'est bien l'organisation du travail qui a empêché la préparation de celle-ci. On savait que les rames à partir d'un certain temps ou d'un certain kilomètre devaient être réparées ou préparées. Il y avait des agents disponibles qui étaient mis en chômage partiel et qui n'ont pas été appelés. Pour moi, c'est clairement l'organisation et encore une fois sans avoir échangé, merci. J'ai oublié de préciser aussi, avec un manque de personnel, parce que ça manquait dans mes propos.

M. MARTEL, Directeur production

Sur le SA 2020 parce qu'il n'y avait pas que cela, je vous mets une statistique à l'écran. On a fait la statistique, arrêtée au 31 août, de ce qu'est la régularité en dehors de la zone SA 2020. Autrement dit, là où on n'a pas rebasé l'offre 2020 versus 2019 et la zone où on a fait le SA 2020. Vous voyez le résultat, on a perdu 1,2 point de régularité et c'est normal parce que ça a été tellement chahuté cette année qu'on s'est évidemment effrité en termes de qualité de prod. En revanche, sur la zone SA 2020, on a progressé en régularité. Voilà, je tenais quand même à vous le montrer parce que c'est facile de faire porter tous les maux au SA 2020. En attendant, aujourd'hui, les clients qui roulent sur les TER CITI Lille – Lens ont gagné plus de quinze points en régularité, sur Lille – Béthune c'est dix points, sur Lille – Valenciennes c'est dix points, donc ce sont des différences qui sont énormes et qui se ressentent au quotidien. Après, le fait qu'on ait eu des difficultés dans la disponibilité des rames, ce n'est pas complètement nouveau. Le fait qu'il y ait une certaine finesse à coordonner le couple exploitation/maintenance, c'est toujours une difficulté dans l'ordonnancement du plan de transport, mais ça a été clairement...

Mme MIET, SUD-Rail

Monsieur MARTEL, excusez de vous couper, mais sur la régularité c'est facile, vous parlez depuis le début de l'année de la régularité, mais c'est facile quand on a un volume de trains moins important de faire gonfler des chiffres.

M. MARTEL, Directeur production

Je ne suis pas d'accord avec vous parce qu'on a eu aussi beaucoup d'incidents réseau et matériel du fait que les rames ont été arrêtées longtemps.

Mme MIET, SUD-Rail

C'est simplement mathématique.

M. MARTEL, Directeur production

Regardez au sud, c'était la même chose au sud et pour autant on a baissé. C'est simplement pour vous dire que si on n'avait rien fait, vous auriez eu un ensemble qui correspondait à ce que vous avez en gris, c'est-à-dire qu'on aurait baissé partout. C'est ça que je veux vous montrer au travers de cette vue. Après, je suis d'accord avec vous, au mois de mars on a fait une régularité record, mais ceci dit comme il y avait peu de trains et que les chiffres sont pondérés, ça ne pèse pas lourd dans la moyenne. Vous voyez, ce n'est pas une moyenne mensuelle, mais une moyenne au volume de trains. Donc, malgré tout, le SA 2020...

Mme MIET, SUD-Rail

Je suis même surprise qu'en mars on n'ait pas fait 100 % vu le nombre de trains qui circulaient.

M. MARTEL, Directeur production

Parce qu'il y avait quand même des aléas. Vous savez, il y a toujours des impacts climatiques et des causes externes qui font que. Après, on a fait 94,5 en moyenne mensuelle sur l'ensemble de la région, ce qui est très bien. Mais c'est vrai qu'on a un plafond de verre en régularité au-dessus de 95, c'est très rare qu'on arrive à le dépasser. En tout cas, sur la zone SA 2020, le SA 2020 a plutôt été une valeur refuge qui nous a permis de conserver un bon niveau de qualité de prod malgré toutes les difficultés qu'on a eues cette année dans la production et qui étaient quand même clairement en lien avec le contexte. Quand vous devez mettre en qualité une opération de désinfection tous les jours, par exemple, ce n'est pas lié aux malades du COVID, ceci dit c'est bien dans le contexte global et ce sont des choses qui viennent perturber la production parce que ça vient rajouter une contrainte supplémentaire dans la réalisation de la chaîne de prod et quand on voit...

Mme MIET, SUD-Rail

Comme l'ont dit plusieurs camarades, si ça avait été bien réglé dès le départ et bien organisé vous auriez gagné du temps et des rames.

M. MARTEL, Directeur production

La désinfection ? Là-dessus, je ne prétends pas détenir le savoir, si certains pensent qu'il y avait d'autres modes d'organisation plus simples à monter, ils peuvent le dire. En attendant, on est passé...

Mme MIET, SUD-Rail

Ce n'est pas la question de l'organisation du roulement des rames, c'est l'organisation de la désinfection. On a eu le débat et le sujet plusieurs fois.

M. MARTEL, Directeur production

Pourquoi dites-vous que ça n'a pas été bien organisé ? Là-dessus nous avons été complètement transparents, y compris dans le groupe de travail, je n'ai pas entendu...

Mme MIET, SUD-Rail

Parce qu'il y a encore des loupés.



M. MARTEL, Directeur production

Oui, il y a encore des loupés, mais vous connaissez, vous, un système industriel qui fonctionne avec 100 % de qualité alors qu'il n'existait pas il y a six mois. Pouvez-vous me le citer ? Moi, je suis preneur là-dessus, on est...

Mme MIET, SUD-Rail

Après six mois, c'est intéressant de voir qu'on n'est toujours pas à 100 %.

M. MARTEL, Directeur production

Parce que ce n'est tout simplement pas possible d'être à 100 %, il faut être réaliste. Quand vous regardez le volume de croisements de rames que vous avez, il y a 100 % des opérations qui sont programmées, mais je vous le disais, sur les 212 rames qui sont engagées tous les jours, il y a entre cinq et vingt aléas qui font que l'opération est déprogrammée donc il faut la reprogrammer dans la journée. Ça, c'est la réalité du transport. Quand il y a des incidents qui arrivent et que la rame devait aller d'un point A à un point B, être désinfectée au point B et qu'elle n'arrive pas au B parce que, par exemple, hier, il y a un petit malin qui s'amuse à mettre des plots en béton sur la voie au niveau de Pont-de-la-Deûle, ce sont des choses qui arrivent. Ce n'est donc pas possible de faire un truc à 100 % et n'oubliez pas que c'est un dispositif qu'on a monté avec un plan de transport évolutif. Je veux bien que vous critiquiez cela, mais ceci dit, je persiste à dire que ça reste une prouesse d'avoir pu monter ce dispositif-là et qu'il fonctionne, finalement avec un taux d'erreur de l'ordre de 5 %, c'est vrai, mais ça ne veut pas dire que les rames ne sont pas désinfectées. Après, ça provoque des suppressions, c'est vrai. Ça met des trains en retard aussi, c'est vrai. Mais en attendant, ça fonctionne. C'est bien une contrainte supplémentaire. Ça, ce n'est pas le SA 2020, c'est aussi cela que je veux dire. Après, sur les effectifs, est-ce que les crises du matériel qu'on a connues sont en lien avec les effectifs ? Moi, à la rigueur, je suis prêt à entendre l'analyse parce que ça nous fait trop mal le manque de disponibilités de rames. Je crois qu'on est tous d'accord avec cela donc on étudie ce point-là avec les Technicentres. Ceci dit, il n'y a pas que des sujets de force de production au niveau effectif dans l'affaire. Il y a aussi, on le voit, des sujets d'installations qui dysfonctionnent, de projets d'investissements qui n'ont pas pu se faire correctement et de prise en compte de la nouvelle technologie des rames, de fonctionnement intégré, par exemple au Landy, le fait que pour les rames neuves on s'installe beaucoup plus dans les installations du TGV, en termes de coordination de production c'est beaucoup plus difficile pour le Technicentre du Landy avec un goulot d'étranglement sur le pont de Pleyel donc ça, c'est clair que ça vient froter, mais c'est plus lié au fait que, par exemple, on a eu les dix Régiolis TET qui sont arrivés qu'en lien avec le SA 2020.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons d'autres demandes de parole. Nous avons Monsieur EUDELIN puis Monsieur LAMBERT.

M. EUDELIN, SUD-Rail

Je voudrais rebondir sur la qualité de production. Il y a quelques semaines, on a eu une DCI avec notre directeur d'établissement concernant la modification des journées en cours de route et l'ajout ou le retrait de certaines tâches qui sont dévolues au bon déroulé du service. Il y avait Laurent CARRÉ qui était là puisqu'on avait échangé avec

lui sur certaines commandes en cours de route qui ne laissaient pas le temps nécessaire aux ADC de réaliser les opérations d'accroche, décroche, VR, PC, tout cela, comme c'était prévu. Il a dit qu'il ferait attention et on a fait un petit bilan depuis cette DCI où on s'est aperçu que les problèmes de production sont aussi liés aux mauvaises conceptions de journée. On n'arrête pas, en ce moment, d'ajouter des tâches et on réduit le temps dévolu à ces tâches. Pour exemple, pour qu'une journée passe, on réduit de moitié les manœuvres ou alors on évite de mettre que la rame est en stationnement pour que l'agent soit rentré avant 19 h 00 pour repos. On fait un retour Amiens – Saint-Quentin en quarante minutes alors qu'il faut, on le sait tous, une heure. On réduit volontairement, on ajoute au dernier moment des manœuvres, on demande à l'agent, sur sa coupure, d'aller chercher une rame alors qu'il doit la prendre normalement à quai. Ça, ça fait partie de la qualité de production et je pense que Monsieur CARRÉ a tiré le signal d'alarme en disant que le GATER devait gérer à l'arrache des aléas de production qui ne sont même plus des aléas puisqu'il couvrirait vraiment comme il pouvait, vraiment à l'arrache. Je pense que déjà ça serait bien que les gens qui sont sur le plateau du GATER soient formés à la réglementation du travail et qu'ils aient connaissance des temps qui sont dévolus aux opérations de sécurité et de manœuvre quand ils les ajoutent sur les journées des trains. Je pense que ça déjà ça nous permettrait d'avoir une meilleure production. Ça nous permettrait, nous, aux ADC, d'avoir le temps nécessaire de réaliser toutes les tâches dans de bonnes conditions et d'être en condition optimum pour assurer toute la mission, derrière, qui va avec. Je pense qu'il n'y a aucune amélioration et là-dessus, si vous n'intervenez pas, on va toujours être en train de couvrir à l'arrache et votre niveau de production va se dégrader à vitesse grand V. Voilà ce que je voulais préciser.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Vincent. Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Ça va être très rapide. Moi, je n'ai pas entendu des critiques sur la régularité au niveau du SA 2020 et je rappelle que le SA 2020 c'était « A l'heure, Avertis et Assis ». La grosse difficulté qui est soulevée, au-delà aussi des conditions de travail que le SA 2020 a impacté sur les conducteurs, c'est le « Assis ». Je ne vais pas revenir sur le DA qui a été mis sur l'Axe 1, mais qui aurait pu être mis un peu partout vu les conditions dans lesquelles les usagers voyagent. C'est bien, ils sont à l'heure et effectivement, nous ne sommes stupides, on vous l'a déjà dit, il n'y a pas les intelligents d'un côté et les stupides de l'autre, nous ne sommes pas stupides et nous pouvons comprendre que, effectivement, il y a des aléas et que certains trains n'arrivent pas à l'heure, mais moi je n'ai pas entendu de critiques du SA 2020 sur la régularité. Ce que j'entends c'est qu'il y a des conséquences sur les conditions de travail des agents et que le « Assis », c'est très, très, très compliqué actuellement. Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire.

M. MARTEL, Directeur production

Oui, nous sommes d'accord, Monsieur LAMBERT. C'est d'ailleurs ce qui nous a été reproché par le président qui a demandé un plan d'action. . Là-dessus, on a travaillé le sujet. Je vous l'ai dit, il y a eu cette mauvaise passe qu'on a eu deuxième quinzaine de septembre et première semaine d'octobre sur laquelle on a beaucoup travaillé avec les Technicentres. On a désormais la production d'un indicateur sur les 98 trains qui

comptent sur l'ensemble de la région. C'est grosso modo tous les trains qui sont donnés avec des emports qui sont autour de 400 clients ou au-dessus, donc c'est tous les trains capacitaires et donc on mesure tous les jours la capacité à donner la bonne composition sur ces 98 trains-là et il y en a onze que l'on suit tout particulièrement parce qu'on sait que ce sont des trains qui sont en difficulté parce qu'on voit qu'il y a des zones de fragilité dans la conception et donc sur lesquels on va faire des études plus approfondies avec des modes de résolution de problèmes, vous les connaissez, il y a le 6h46 au départ de Saint-Quentin vers Paris, on a le 16 h 31 au départ de Paris vers Calais, on a le train de 17h00 pour Saint-Omer au départ de Lille, on a évidemment le train qui arrive à 7h55 à Lille au départ d'Hirson, 841902. Voilà, on a onze trains comme ça qu'on ausculte en particulier parce qu'on sait qu'il y a une vraie douleur client dessus, on va les corriger. Après, reprenez que le SA 2020, dans cette année 2020, il a roulé au total moins de trois mois. En termes de fréquentation, de REx, tout cela, nous sommes sur des données qui sont quand même très fragiles. En plus, dans la période sanitaire que l'on connaît, le « Assis » a effectivement pris beaucoup d'ampleur parce que ça provoque un stress beaucoup plus important qu'avant avec les clients. Là-dessus, je ne peux qu'être d'accord avec vous, Monsieur LAMBERT, donc évidemment on travaille ces sujets, mais c'était déjà très compliqué avant. Je rappelle par exemple que sur l'Axe 1, il n'y avait aucun train où l'on trouvait des places assises au départ de Templeuve le matin en pointe. Ce qui n'est plus le cas aujourd'hui quand on veut bien se donner la peine d'emprunter les TER CITI au lieu de prendre le fameux KRONO de 7h44. Le fait d'avoir segmenté ces dessertes, et c'est un peu la même chose sur l'Axe littoral, il y a aussi des problèmes du « Assis » qu'on avait avant qui ont été corrigés grâce au SA 2020. Après, tout n'est pas parfait, je suis d'accord. On n'a pas eu beaucoup de temps pour faire les réglages fins de cette nouvelle offre parce qu'elle n'a tourné que sept semaines en début d'année puis elle s'est remise à tourner à temps plein uniquement au mois de septembre. Le reste du temps, c'était du PTA, même si les montages étaient bien les montages de l'offre du SA 2020, y compris dans les PTA. Après, ce que vous racontez, Monsieur EUDELIN, je crois qu'il y a une partie qui concerne les GATER pour les modifications de dernière minute, mais je crois qu'il y a aussi des parties qui concernent l'adaptation des plans de transport. Là-dessus, ce que je peux vous dire c'est que clairement la machine SNCF, on connaît des ralentissements aujourd'hui, on voit que la conception du service est en retard, les retours sillons sont en retard. Je vous donne juste un chiffre, début octobre il y avait 20 % des sillons du SA 2021 qui ne nous avaient pas été rendus par Réseau. Autrement dit, on ne sait pas, sur les trains, si pour l'heure le sillon est validé ou pas. Après, vous ne pouvez pas construire le reste du service. C'est évidemment lié au manque de disponibilité des horairistes qui, dans certains cas, ont été pendant plusieurs semaines 100 % malades dans certaines équipes, notamment au niveau de Paris Nord, j'en avais déjà parlé avec vous. Il y a donc un retard qui s'est accumulé et on voit, notamment avec la reprise des travaux, une vraie difficulté à avoir du qualitatif là-dessus et je note qu'en termes de restitution de travaux, en retour des sillons pour les demandes de travaux, c'est très tardif et du coup, nécessairement, ça a des impacts aussi sur la qualité des JS qu'on monte donc on est en surveillance là-dessus, mais le GATER, ce n'est pas lui qui fait l'adaptation des JS donc il ne récupère que des situations opérationnelles. Certes, c'est lui que vous avez comme interlocuteur quand vous êtes à la radio sur le train, mais quand le travail n'a pas pu être fait totalement en qualité en amont, ce n'est

pas à son niveau que l'on peut rattraper le coup en fait, c'est déjà trop tard quelque part. En tout cas, j'ai noté vos alertes. Elles ne m'étaient pas complètement inconnues et c'est effectivement compliqué en ce moment de faire de la qualité. À la fois Réseau nous dit qu'il y a des retards dans les travaux... vous voyez, cet été, il y avait une GOP qui devait avoir lieu en avril/mai sur la zone littorale au niveau de Marquise, elle a dû être décalée, elle a lieu en ce moment d'ailleurs, juillet/août ça a été un carnage sur la qualité de prod du littoral. Le fait qu'on n'ait pas fait cette GOP, on a eu en permanence des problèmes de qualité d'infrastructures sur la zone et nos trains du littoral ont été au rouge juillet et août. Évidemment, ce n'était pas l'idéal de les reprendre en septembre à la reprise du plan de transport. Comme on a voulu massifier le travail, on a eu beaucoup de problèmes sur cette GOP de Boulogne, Boulogne – Wimereux, de restitution tardive. Tout cela, ça vient aussi impacter la qualité de production, on est en reprogrammation des travaux industriels de Réseau, ils essayent de rattraper le retard et parfois on flirte un peu avec la limite en termes de restitution et ça, ça vient aussi abîmer la qualité de prod.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de prise de parole de Madame MIET.

Mme MIET, SUD-Rail

Je voulais revenir avec vous sur une question : vous l'écrivez noir sur blanc, vous avez alerté largement sur les problèmes de robustesse avec les retournements courts. Vous l'écrivez vous-même sur la régularité des lignes, oui, le retournement et les crochets à dix minutes, c'était trop court, on a eu confirmation. Après, je vais juste conclure là-dessus, s'il y a des problèmes au niveau des travaux c'est aussi parce qu'il y a de la sous-traitance et qu'il y a aussi parfois des difficultés avec les sous-traitants qui interviennent. Les copains de Réseau nous le disent bien, on le constate souvent. De toute façon, c'est le sous-effectif chronique organisé depuis longtemps par la direction qui fait que dès qu'il y a un grain de sable, ça part vraiment en n'importe quoi et ça prend des proportions qui n'auraient pas dû être comme celles-ci. Maintenant, vous évoquez encore, encore, et toujours des problèmes d'absences, vous vous cachez encore derrière le COVID, c'est surtout principalement le sous-effectif dans tous les services techniques et de prod qui pose problème. J'en ai terminé.

M. MARTEL, Directeur production

On ne va pas rouvrir le débat des retournements. Je sais qu'il reste des retournements à dix minutes, je rappelle que dans le précédent service il y avait des retournements à sept, huit et neuf minutes qui existaient et que l'on a gommés avec le SA 2020. Il ne m'a pas échappé, notamment sur les KRONO de l'Axe 1, ces retournements à dix pouvaient poser des problèmes de qualité. On est en discussion avec l'AO qui va peut-être nous demander de faire un rebasage de l'Axe 1, je ne sais pas. Pour l'heure, ce n'est pas possible de les transformer aujourd'hui sous peine de réécrire complètement la desserte de l'Axe. Ce qu'il faudrait aussi, c'est surtout éviter de prolonger les Maubeuge – Lille jusqu'à Jeumont puisqu'il y avait une respiration possible à Jeumont avec des retournements à vingt-trois minutes, mais quand on prolonge jusqu'à Jeumont on retombe aussi sur des retournements qui sont plus courts et donc ça ne permet pas au convoi de se remettre à l'heure quand on repart dans l'autre sens. Auparavant, c'était des retournements à huit.

M. SERHANI, Relations Sociales

On va peut-être reprendre le cours, Raphaël

M. RABIER, Président

Il est 12h25, je propose que nous prenions la pause repas et que nous reprenions le point 5 à 14h00, si ça va à tout le monde.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la délégation CGT ?

M. ROTOLO, RS CGT

On s'adaptera.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu. Pour la délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD, c'est OK.

M. SERHANI, Relations Sociales

Entendu, merci. Pour la délégation UNSA ?

Mme LE SAINT, UNSA Ferroviaire

C'est d'accord.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour la délégation FO ?

Mme DEDISSE, FO

Oui, pas de soucis pour 14h00.

M. SERHANI, Relations Sociales

D'accord, merci. Pour la délégation CFDT ?

Mme MANIER, CFDT

Pas de soucis pour 14h00.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci.

M. RABIER, Président

Bien. Je vous souhaite un bon appétit et on se retrouve à 14 h 00 sur ce pont. Merci.

*La séance est interrompue de 12h26 à 14h00.*

M. RABIER, Président

Je vous propose de reprendre nos échanges avec le point 5, SSCT.

## 5) Point SSCT (3<sup>ème</sup> trimestre)

M. SERHANI, Relations Sociales

Raphaël, nous avons une demande de SUD qui souhaite faire une déclaration.

M. RABIER, Président

Je vous écoute.

M. SERHANI, Relations Sociales

Y aura-t-il d'autres déclarations ?

M. ROTOLO, RS CGT

Pas pour la CGT.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Pour l'UNSA ?

Mme LE SAINT, UNSA Ferroviaire

Non.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour FO ?

Mme DEDISSE, FO

Non plus.

M. SERHANI, Relations Sociales

Pour la CFDT ?

M. VEZARD, RS CFDT

Pas de déclaration.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. On va attendre que Marc puisse se connecter.

M. LAMBERT, SUD-Rail

C'est bon, désolé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc. Tu as la parole.

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

*« Monsieur le président,*

*Nous avons apprécié de recevoir enfin un point sur les cas COVID et cas contacts jeudi dernier. Nous avons cependant plusieurs remarques à vous faire remonter.*

- 1) Nous découvrons une grande partie des infos à travers ce mail, à aucun moment dans leurs majorités le référent CSSCT ou les élus CSE n'ont été alertés des cas COVID à l'instant T.*

- 2) *À aucun moment nous ne sommes avisés des résultats de la gestion des cas contacts et surtout de la traçabilité de ceux-ci.*

*Nous avons l'impression que tout est fait pour maintenir les agents en poste et que le traitement des cas contacts diffère selon les établissements.*

*Autre point qui nous dérange, c'est que les préconisations faites par la Task force sont totalement contraires à ce qu'il se passe pour les salariés du privé.*

*En effet, tout salarié ayant été en contact avec une personne COVID-19 est immédiatement isolé et mis en arrêt sanitaire pendant 7 jours et devant effectuer un test à l'issue du 7<sup>ème</sup> jour.*

*Les critères retenus sont les suivants :*

- *Face à face de moins d'un mètre sans masque*
- *Plus de 15 min dans un lieu clos*
- *À l'occasion d'échanges de matériels ou d'objets non désinfectés*
- *En partageant le même lieu de vie*

*À aucun moment il n'est question d'avoir des symptômes, dans nos divers métiers à la vue de l'ensemble de ces mesures il est impossible qu'aussi peu d'agents contacts soient mis en isolement.*

*Nous vous demandons donc :*

- *D'être alerté à chaque cas COVID le jour J ;*
- *D'avoir une traçabilité sur les entretiens menés concernant les cas contacts ;*
- *D'appliquer les mêmes mesures que dans le privé concernant les cas contacts, la Task force n'ayant aucune disposition légale.*

*La prévention avant la production doit être notre leitmotiv.*

*Nous portons à votre attention que l'Axe Nord procède de cette façon. »*

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je devais féliciter l'établissement du Hainaut parce que c'était le seul établissement qui nous envoyait à l'instant T les cas contacts et là on vient de recevoir un mail du DET qui dit qu'on n'aura plus ces cas contacts à l'instant T, mais qu'ils nous seront fournis avec l'ensemble des éléments tous les jeudis, donc c'est forcément une décision qu'il a prise ou qu'on lui a fait prendre, mais que je regrette très fortement. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc.

M. RABIER, Président

Très bien. Je l'ai dit ce matin, Monsieur LAMBERT. On regarde, avec cette nouvelle situation depuis hier soir, comment on revient vers les organisations syndicales et les représentants du personnel sur cette évolution de la pandémie. Ça ne veut pas dire qu'on reviendra vers un mode, comme on l'avait au printemps, où on était plutôt en train d'essayer de concevoir correctement les mesures, les plans de transport... Là, on est plutôt en train de bien s'informer et bien tout vérifier que tout est fait conformément aux règles. Un point sur lequel je ne suis pas en accord avec vous : il

y a eu un droit d'alerte fin août qui s'était terminé par un CSE extra où on avait longuement présenté, c'était Rémi PANNIER, les différentes mesures applicables qui, au fond, n'ont pas vraiment évolué, avec la traçabilité des cas contacts... et à l'époque on en avait numériquement moins que ce qu'on avait ces derniers jours et potentiellement ce qu'on aura dans les prochains jours et on en est toujours là. La note de la Task force n'est pas une note qui sort de la SNCF. En réalité, elle sort des directives du gouvernement appliquées spécifiquement pour l'entreprise avec tout un tas de précisions qui sont données notamment avec cette traçabilité, ces recensements. Je rappelle que le milieu médical interne n'a jamais remis en cause, bien évidemment, il est même complètement partie prenante dans l'application de ces directives qui ont fait l'objet de fiches pratiques qui ont été données à l'ensemble de la ligne hiérarchique. On a progressé, pas simplement en nombre de gens concernés, mais aussi en qualité de résolution. Moi, j'observe ce qu'il se passe dans plusieurs établissements. L'établissement Traction, il y a énormément de travail qui est fait pour recenser... On ne veut pas vous cacher les choses, je le redis. Mais vous aviser à chaque fois qu'il y a un cas contact ou quelqu'un malheureusement qui vient de subir un test ou qui apprend qu'il est infecté, ça n'a pas de sens. Vous êtes un peu comme nous, peu acteurs dans la circulation du virus. C'est plutôt, qu'on s'en cause, qu'on regarde ce qu'on ajuste avec les CSSCT si c'est nécessaire. On verra le nouveau protocole gouvernemental qui va sortir, sans doute ce soir, sans doute une nouvelle note de la Task force... Tout cela va s'accélérer. On a beaucoup de demandes, je le sais, par plusieurs d'entre vous, mais surtout par les gens sur le terrain, la ligne hiérarchique, les nouvelles autorisations, comment on fait... Je le rappelle, l'intervention date d'hier soir, il y a encore quelques jours personne n'imaginait réellement un confinement lourd, en tout cas très ressemblant à celui qu'on a vécu au printemps. Quand on avait évoqué le couvre-feu on n'était quand même pas dans la même dynamique de gêne, on va dire, et de formalisme... On n'a pas encore tous les documents, on n'a pas encore toutes les attestations. En fait, on n'a rien à l'heure où je vous parle. Moi, pour tout vous dire, j'ai une téléconférence à 18h00 avec la DG TER pour essayer de faire un peu le point. On a largement compris ce matin qu'en termes de plan de transport il faudrait quelques jours pour ajuster le tir avant de repartir sur une base sérieuse qui permet de transporter tout le monde et qui permet d'être fiable dans le temps. Tout cela va se faire en bon ordre, mais on ne peut pas aller « plus vite que la musique » parce qu'on n'a pas tous les éléments et on en aura une partie, j'espère, ce soir avec les précisions du gouvernement, il y aura une traduction sans doute demain. Ce n'est pas qu'on veuille cacher quoi que ce soit, mais on veut faire les choses avec rigueur et ensuite, une fois que tout cela est clair, je l'ai dit ce matin, je pense qu'on se fendra d'une note reprenant les dernières dispositions et que vous recevrez dans les meilleurs délais, une fois que tout cela est arrêté, j'espère demain. On réexpliquera alors tout cela avec sans doute les petites nouveautés. Les dernières attestations, pour être très concret, ce sont celles du couvre-feu. Elles sont récentes, elles datent d'une semaine, mais elles ne sont déjà plus applicables à partir de minuit cette nuit. Tout cela pour vous dire qu'on réfléchit aux modalités, je dirais, d'information sérieuse entre nous et d'évolution. La Task force n'est pas en opposition. Moi, je n'ai pas connaissance que ce qu'on fait ailleurs, dans les autres entreprises, dans le privé comme vous le dites, soit radicalement différent. Après, on ne va pas débattre là des cas, je suis prêt à prendre un quart d'heure, Monsieur LAMBERT, hors réunion, pour que vous me donniez vraiment les écarts



parce que moi je n'en vois pas. Nous, on continue d'appliquer ce que nous demande l'entreprise. Je ne vois pas pourquoi Voyages ferait différemment. Ce qu'on a observé, pour terminer, c'est que quand c'est l'ARS, l'Agence Régionale de Santé, qui a connaissance à un moment donné dans le circuit des différents cas contacts avec les déclarations que nous sommes amenés à faire, l'ARS est souvent plus rigide, va plus vite pour décider des isolements, des confinements alors que la médecine du travail analyse les situations. Donc, moi je connais des gens et j'ai été personnellement cas contact, à un moment donné le médecin du travail m'a désigné comme cas contact négligeable parce que les conditions dans lesquelles les contacts potentiels ont eu lieu ne représentaient pas de risque majeur que moi-même je puisse l'attraper, ce qui d'ailleurs s'est avéré vrai puisque ça faisait une dizaine de jours, et il m'a laissé œuvrer comme auparavant dans mes conditions de travail en respect des gestes barrières, du masque... tout ce que l'on connaît. Tout cela pour vous dire qu'on a des procédures, elles n'ont pas, à ce stade, fondamentalement évolué. Elles sont sous couvert de la médecine du travail et d'une Task force qui, je le rappelle, a des médecins en son sein et on en est là aujourd'hui au niveau de l'entreprise. Ça pourrait évoluer. Je n'en sais rien à l'heure où je vous parle, il y aura peut-être des mesures supplémentaires, nouvelles, qui pourraient arriver d'ici quelque temps. En l'état actuel des choses, on en est là. Voilà ce que je pouvais dire en réponse à cette déclaration et on regarde avec sérieux et rigueur pour vous transmettre toutes les informations, tous les documents, à vous comme à la ligne managériale, pour pouvoir rapidement... je souligne que pour le cas du couvre-feu, nous avons été extrêmement réactifs, tous les roulants en particulier et tous les sédentaires qui finissent à des heures plus tardives ou qui prennent très tôt ont pu avoir les documents nécessaires avec leur ligne hiérarchique. Je pense qu'on fera la même chose avec les futures autorisations qu'on devra donner aux personnels comme aux représentants du personnel que vous êtes.

#### M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons plusieurs demandes de parole, mais avant que je ne donne la parole je voulais justement rebondir sur les propos du président. En effet, j'ai eu plusieurs demandes pour les attestations professionnelles. Pour l'instant on n'a pas ces attestations. Je pense qu'elles vont tomber ce soir ou demain. En attendant, on va utiliser les attestations que vous connaissez pour le couvre-feu. Je parle pour les personnes qui m'ont sollicité pour ces attestations. Je vous tiens au courant dès que possible. Nous avons quatre demandes de parole. Madame BOUKREDIA, Monsieur LAMBERT, Monsieur SMAGHUE, Monsieur TOURNAY. Fatima, c'est pour toi.

#### Mme BOUKREDIA, CGT

Bonjour. Écoutez, je suis un petit peu en colère, mais je vais essayer de garder mon calme, parce que j'ai beaucoup d'agents qui me sollicitent en me disant qu'ils apprennent que certains agents ont la COVID-19, qu'ils ont été testés positifs. On les alerte, on leur dit effectivement qu'ils ont été cas contacts, par contre on ne les met pas en confinement pendant sept jours. Moi-même, j'ai été cas contact il y a quelques jours et un dimanche, je précise bien un dimanche, à 17h00, la CPAM me contacte pour me demander de me mettre en isolement pendant sept jours et de faire le plus urgemment possible le test – j'en étais à mon sixième jour – et donc d'aller faire le test, de récupérer des masques si je n'en avais pas en pharmacie, que j'étais prioritaire, que je pouvais faire un maintien à domicile via le site ameli.fr et que je

n'avais pas besoin de vous demander l'autorisation d'être absente de mon poste. Quand je suis allée faire mon test, l'infirmière qui m'a fait le prélèvement m'a dit exactement la même chose parce que je lui ai dit qu'à la SNCF, du moins chez TER Hauts-de-France, on nous disait d'aller travailler alors qu'on était cas contact et qu'on n'avait pas de réponse sur le test pour l'instant. Je m'interroge également, Monsieur RABIER, sur ces fiches réflexes que vous nous avez présentées. Ces fiches réflexes, ces fiches que vous nous avez données, nous, on n'était pas d'accord avec. Je rejoins ce qu'a dit Marc, on ne voit pas les choses de la même manière. Vous avez certes présenté un protocole, mais nous on n'était pas d'accord avec ce protocole. Donc, chez Réseau, qui sont nos collègues, qui sont encore à la SNCF il me semble, dès qu'il y a un cas contact on les renvoie chez eux immédiatement. Il n'y a pas de discussions, il n'est pas question de savoir si c'est un cas contact fragile ou susceptible, qui a des pathologies... pas du tout ! C'est cas contact, isolement, test et éventuellement arrêt de travail prolongé si c'est nécessaire. Donc, aujourd'hui, moi, je suis assaillie de messages par des collègues parce que sur la DL Paris Hauts-de-France nous avons un cas et on a plein d'agents qui étaient en contact avec le collègue testé positif et qui sont au travail et qui s'interrogent de savoir comment ils vont faire, comment ils peuvent faire pour protéger leur famille. Moi, je reviens sur la situation du printemps dernier, c'est exactement pareil. Aujourd'hui, Monsieur RABIER, j'aimerais bien que vous m'expliquiez pourquoi la CPAM fait une démarche différente de l'entreprise. Quant à la Task force, j'ai discuté avec des membres de la Task force et ils disent qu'effectivement au niveau de la direction nationale on a un discours qui n'est pas du tout en adéquation avec la réalité du terrain et qu'ils ont du mal à entendre les médecins du travail qui sont, eux, dans le concret. Donc, moi j'aimerais bien que vous nous expliquiez comment on fait avec d'un côté un organisme d'État qui nous demande de nous isoler, de ne pas aller travailler et d'attendre les résultats du test à la maison et d'un autre côté un hiérarchique qui nous dit « non, tu vas travailler ». Donc comment se positionne-t-on ? Comment prend-on la décision d'aller ou de ne pas aller travailler ? Sachant que mon arrêt de travail a été validé par la CPR donc je me pose la question aujourd'hui de ce que l'on fait parce que là ça devient vraiment très, très compliqué. Je ne prends même pas en compte le confinement parce que là on parle des cas contacts. J'aimerais bien avoir des réponses parce que là j'ai beaucoup, beaucoup, beaucoup de messages et j'aimerais bien pouvoir répondre à mes collègues et les rassurer sur ce qu'ils doivent faire et qu'ils peuvent prendre toutes les dispositions nécessaires pour protéger leur famille parce que vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a des agents qui sont malades et qui viennent quand même travailler parce que leur pathologie le permet sauf que le COVID peut aggraver leur état de santé et il y a aussi des collègues qui ont des personnes à domicile qui sont fragiles et qu'ils doivent absolument préserver, vraiment préserver. Là, je vous le demande, que fait-on ? Qu'est-ce qu'on répond aux collègues ? Est-ce qu'on se base sur des documents qui sont de la SNCF ou est-ce qu'on se base sur les documents ou sur les recommandations de l'organisme d'État ?  
Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Fatima. Monsieur LAMBERT.

### M. LAMBERT, SUD-Rail

Ça va être très court parce que Fatima a dit beaucoup de choses que je voulais dire. Je vous l'ai dit ce matin, Monsieur RABIER, les déclarations ont été préparées avant les annonces. Moi, je ne fais pas cette déclaration à la suite des annonces d'hier. Je parle des cas contacts. Effectivement, que ce soit à Réseau ou à l'Axe Nord, on applique ce qui est fait pour les salariés du privé. Autrement dit, dès qu'il y a un contact avéré, il est mis en isolement pendant sept jours et il passe le test au bout du septième jour. Je vous assure que Fatima et moi, nous ne nous sommes pas contactés, et elle reprend exactement ce qui a été dit dans la déclaration donc c'est qu'elle a des cas également. Après, si on avait accepté la demande de remettre en place les commissions territoriales, on aurait pu aussi vous alerter sur tous ces manquements et le fait que Réseau fait comme ça, l'Axe Nord fait comme ça et TER fait autrement. Sur la Task force, beaucoup de choses ont été une nouvelle fois dites par Fatima. Nous, on a quand même des médecins qui nous disent que dans la Task force, ils ne sont pas écoutés. Je sais que le virus n'attaque pas ceux qui travaillent, il n'attaque que ceux qui ne prennent que des loisirs, mais je ne vois pas pourquoi il y aurait une différence de traitement entre un salarié SNCF et un salarié du privé et encore moins entre un salarié SNCF de Réseau, un salarié SNCF de l'Axe Nord et un salarié SNCF du TER. Tout cela est incompréhensible et pour moi, au TER, l'application qui est faite sur les cas contacts, ce n'est pas la bonne. C'est pour ça que je vous demande de revenir dessus et d'appliquer ce qu'il se fait pour l'ensemble des salariés du privé et il y a d'autres activités à la SNCF qui le font donc je ne vois pas pourquoi, au TER, on ne le ferait pas. Terminé pour moi.

### M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc. Monsieur SMAGHUE.

### M. SMAGHUE, CGT

Merci. Je voulais compléter les dires de Fatima. Pour avoir eu quelques problématiques au Technicentre Hauts-de-France, j'ai également deux questions sur les cas contacts. Pour le Technicentre Hauts-de-France, des contacts de niveau 1, on va dire qu'il n'y en a pas, c'est assez bizarre, mais c'est comme ça. Pour autant, que ce soit niveau 1 ou niveau 2, niveau 1 on va dire que c'est à la maison, mais niveau 2, depuis le début on vous demande la possibilité, je vois qu'il n'y a peut-être pas la présence des médecins du travail ou du médecin régional, mais de faire les tests aux agents. Je n'ai pas eu de réelle réponse, on met tout le temps en touche, mais je pense que ça serait un avis à vraiment retirer le stress des agents qui viennent travailler parce que, comme vous le disiez tout à l'heure, il y a quand même plus de cas dans l'entreprise. Je sais que ça a un coût, je ne sais pas comment ça s'organise, mais je pense qu'il faut vraiment étudier cette question. On a eu une réponse en CSSCT au Technicentre Hauts-de-France pour dire que c'était inutile alors j'ai vraiment du mal à comprendre, puisqu'on les fait dans tous les sites, c'est organisé par les mairies, le Conseil Régional et autres, que dans l'entreprise on ne puisse pas mettre en place ces tests que l'on demande, je le répète, depuis le début de la pandémie. Ensuite, sur les procédures de maintenance, toujours au Technicentre Hauts-de-France, dans les ordonnancements et dans le travail, le temps à respecter pour les gestes barrières n'est toujours pas pris en compte donc ça serait bien quand même de l'intégrer parce que c'est assez lourd, c'est assez long, toujours tout

désinfecter, toujours devoir faire attention, toujours devoir désinfecter les outils, désinfecter à nouveau, c'est quelque chose qui est très lourd et c'est quelque chose qui péjore aussi à la production donc pour comprendre et ordonnancer le travail je pense qu'il faudrait prendre en compte, comme on le demande depuis le début aussi. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur TOURNAY puis Monsieur LAMBERT.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Merci. Beaucoup de choses ont été dites par Fatima et Marc. Monsieur RABIER, je vous avais alerté il y a environ deux semaines par mail, mais je n'ai pas eu de réponse. Lors d'une tournée syndicale faite par l'UNSA sur le Technicentre Hauts-de-France beaucoup d'agents nous ont alertés sur les problèmes du COVID-19, sur les cas contacts ou que faire. Beaucoup de choses viennent d'être dites. Les agents ne savent pas quoi faire. Un exemple, un agent qui doit se faire dépister téléphone à son DPX, que dois-je faire ? Dois-je rester chez moi ? Le DPX lui répond de venir au travail en attendant son résultat. Ce qui n'est pas normal parce qu'on ne peut pas savoir s'il est positif ou négatif donc il peut, si l'attente des résultats dure deux jours, c'est deux jours potentiels de contamination. Il y a donc encore beaucoup de questions. Je vous avais alerté à ce moment-là pour que vous fassiez à nouveau une communication auprès de vos hiérarchiques proches. Là, ce problème a été remonté par beaucoup d'agents sur le Technicentre et notamment l'Atelier 2000 de Lille. J'espère que ces problèmes que je vous évoque ne sont pas d'ailleurs sur les autres sites. Je vous remercie et j'attends une réponse.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Marc.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Merci de me permettre de compléter. J'ai demandé une traçabilité aussi parce que ce qui nous remonte c'est des problématiques sur les enquêtes qui sont faites. Je suis désolé de le dire, mais sur certains cas contacts, ils ne sont pas déclarés cas contacts parce que la vérité n'est pas dite au moment de l'enquête qui est menée. Je ne veux pas donner ici les exemples parce que j'en ai plusieurs. Encore une fois, je ne comprends pas pourquoi il y a différents protocoles et je veux une traçabilité, au nom de ma délégation, parce qu'on nous fait remonter qu'il n'y a pas de cas contacts parce qu'en gros on dit que tout va bien dans l'organisation du travail. Les gars, ils ont toujours le masque, les gars, ils ne se croisent jamais, les gars ne se passent jamais le téléphone alors qu'il n'y en a qu'un dans l'espace de travail... Encore une fois, cette déclaration a été faite avant les annonces d'hier donc il y a besoin d'éclaircir tout cela et je ne comprends pas qu'il y ait différents protocoles qui soient mis en place et je ne comprends pas non plus que vous ne compreniez pas, Monsieur RABIER, que l'on demande à être avertis en temps réel des cas contacts. Je pense que c'est dans vos obligations d'employeur et je suis très surpris que vous refusiez de faire cela. Je pense que là je n'ai rien oublié. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je n'ai pas d'autres demandes de parole.

## M. RABIER, Président

Je vais essayer de répondre à l'ensemble des interpellations. Ce n'est pas un CSE COVID, mais c'est vrai que l'actualité est brûlante. Premièrement, on a présenté les choses, je le redis, je vais me rapprocher du directeur de la sécurité, Rémi PANNIER, mais l'information date de lundi donc ce n'est pas si vieux que cela, chaque fois je repose la question en Comité de direction de savoir si on est bien toujours en phase. J'ai eu vent de ce qu'ont dit Madame BOUKREDIA, Monsieur LAMBERT et d'autres, Monsieur TOURNAY également, qu'il y avait des questionnements, il peut y avoir à un moment donné des doutes, comment ça se fait que nous on fait comme ça et j'ai entendu qu'ailleurs ils font autrement... Nous, on le redit, à date, à l'heure où je vous parle, tant que la note n'a pas évolué, je me confère... je ne peux pas parler au nom de la CPAM, au nom de l'ARS, au nom de... Moi, je suis le représentant de la SNCF vis-à-vis de vous, je vous dis qu'il y a des directives nationales qui sont données, qui sont censées être appliquées par l'ensemble des sociétés du groupe. Après, on l'a vu quand on faisait nos réunions territoriales, il peut y avoir parfois des approches plus ou moins différentes sur certains points, mais pas sur ces sujets aussi importants comme ce qu'est un cas contact... Tout repose sur le recensement, la qualité du recensement. On avait largement évoqué ce point fin août en CSE extra et on a largement, je le redis, diffusé les fiches réflexes, je ne sais plus comment vous les appelez Madame BOUKREDIA, à l'ensemble de la ligne hiérarchique, y compris les dirigeants d'astreinte de week-end. On a beaucoup progressé aussi dans ces recensements... Moi, je ne mets pas en cause le travail qui est fait et d'ailleurs, dans les remontées que j'ai, pour le coup, des différents DET ou équivalents, c'est qu'il y a énormément de travail qui est fait de recensement avec la ligne hiérarchique à chaque fois qu'il y a un cas connu... Donc, de deux choses l'une, soit à un moment donné un médecin du travail ou quelqu'un de l'ARS qui appelle dit quelque chose et on l'applique, c'est tout, on n'est pas autorité médicale quelque part, soit on met en cause les choses d'une manière ou d'une autre et puis on essaye de faire remonter le sujet. Je m'engage à deux choses. Faire remonter le sujet ce soir, puisque tous les jeudis soir, je le répète, on a des téléconférences avec la Task force, avec la patronne de la Task force, Isabelle DELOBEL, avec la participation des organisations syndicales représentatives au niveau national, et c'est un dispositif qui existe depuis quasiment le début de cette crise au printemps qui avait été un peu stoppé quelques semaines cet été et qui a repris bien sûr. Les choses sont transparentes au niveau régional sur les chiffres, ils le sont au niveau national et il y a toujours un petit échange... Moi, ce soir, je porterai à nouveau... parce que ce n'est pas la première fois qu'on en parle de cette différenciation d'approche sur les cas contacts, et Monsieur LAMBERT l'a souligné, ça n'a rien à voir avec les annonces d'hier soir. Donc je porterai à nouveau cette différenciation pour bien me faire confirmer, par la patronne de la Task force, que rien n'a changé ou rien ne va changer parce qu'il risque d'y avoir un rectificatif avec ce qu'il vient de se passer depuis hier, première action. Deuxième action, et on verra si on peut le faire demain, je vais me rapprocher de Rémi PANNIER pour qu'il confirme à l'ensemble de la ligne managériale les dispositions applicables en la matière, mais ce n'est pas parce qu'une ARS dit quelque chose que ce que l'on fait nous en interne avec la médecine du travail est faux. Ils peuvent être plus rigides, je l'ai dit tout à l'heure, parce qu'ils traitent des milliers de cas. Quand vous avez 40 000 cas/jour, c'est quand même une tendance nationale, je pense qu'ils n'ont pas les moyens, c'est une interprétation personnelle que je fais, je n'ai pas plus d'éléments

que ça, mais je pense qu'ils n'ont pas les moyens d'être aussi fins qu'un médecin du travail qui va analyser le cas avec le dirigeant qui aura bien fait l'analyse de la situation d'un cas contact. On en reste là aujourd'hui. Moi, je n'ai pas d'autres commentaires sur les actions de la CPAM ou autres. Je confirme ce soir qu'il y a un débat de fond qui ne date pas d'aujourd'hui, vous en conviendrez, qui date de plusieurs semaines depuis le mois d'août et même on avait déjà eu des débats au printemps et Monsieur LAMBERT s'en souvient ; débats qui s'accroissent, on va dire, en ce moment avec la propagation du virus. Je demande à Rémi PANNIER de faire un rappel de la bonne manière d'appliquer les choses, mais, à date, la procédure pour la SNCF n'a pas varié. Je ne sais pas s'il y a des cas différents d'application dans d'autres sociétés, mais en tout cas nous on en est là à l'instant T.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons d'autres demandes de parole. Nous avons Monsieur KIKOS, Marc, Madame MARTIN et Monsieur SMAGHUE. Alexandre.

M. KIKOS, Secrétaire

Deux mots. Déjà, sur l'ARS, je ne sais plus qui l'a dit, si c'est hier soir ou dans d'autres interventions, mais qu'on avait de la chance d'avoir des ARS en France par rapport à d'autres pays et que c'est ça aussi qui nous permettait d'avoir un état des lieux et des indicateurs au plus près de la réalité. Sur ce qui a été dit par ma camarade Fatima et d'autres élus en ce qui concerne les cas contacts et le COVID, on avait durant la première partie de l'année, on va dire, des réunions COVID territoriales qui réunissaient des représentants de Réseau, de l'Axe Nord, de TER, parce que la réalité du terrain c'est des cheminots qui se croisent. Là, on est dans un CSE TER, mais des cheminots de CSE TER croisent des cheminots de l'Axe Nord, croisent des Cheminots de Gares & Connexions, croisent des cheminots de Réseau, de Fret... et il me semble qu'il faudrait, d'ailleurs ça vous a été adressé avant les annonces d'hier soir, relancer cette réunion COVID territoriale avec l'ensemble des organisations syndicales et des représentants de chaque activité. J'en ai terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Nous avons derrière Monsieur LAMBERT. Marc, à toi.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Simplement répondre que je ne veux pas faire de ce CSE un CSE COVID, on est dans le point 5 et SSCT donc ça me semblait important. Après, le changement de cap de l'Axe Nord sur le traitement des gestions COVID, il date d'une semaine. Justement parce qu'ils ont eu les mêmes remontées et je l'ai su hier. Ils ont eu les mêmes remontées selon lesquelles il y avait un traitement différent selon que vous étiez dans le privé ou à la SNCF. Moi, j'ai découvert ça aussi parce que j'ai été touché à travers l'association que je préside où un de mes joueurs a eu le COVID-19. L'ensemble des cas contacts ont été mis à l'arrêt pendant sept jours. Donc j'ai essayé de croiser et après renseignements pris, c'est comme ça qu'il faut faire. Après, vous dites que dans la Task force il y a les organisations syndicales, ça, je ne peux pas vous dire le contraire. La position de SUD-Rail a été rappelée dans notre déclaration et je ne pense pas qu'elle diffère de la mienne. Je pense que ça ne date pas de plusieurs mois ces écarts. Ces écarts viennent d'être vus et compris par pas mal de cheminots, y compris de la direction. Je pense que Réseau s'est mis à la page, l'Axe Nord s'est

mis à la page, il ne reste plus qu'à TER à se mettre à la page. En tout cas, j'ai entendu que vous alliez vous informer ce soir et revenir vers nous, mais il y a une chose que je ne partage pas avec vous, Monsieur RABIER, c'est que tous ces éléments-là, on les avait il y a quelques mois. Parce que si j'avais su qu'il y avait une différence de traitement entre les salariés du privé et les agents SNCF, je n'aurais pas attendu cinq mois pour vous interpellier sur le sujet. Là, j'en ai vraiment terminé sur ce point-là. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc. Madame MARTIN.

Mme MARTIN, CFDT

Je comprends votre point de vue, Monsieur RABIER, mais moi il y a un truc qui me choque quand même dès le départ. L'ARS met en place certaines choses pour les cas contacts. Si elle met ces certaines choses en place, c'est qu'il y a une raison. Qu'après, via le cabinet médical, on nous dise que lui n'a pas été trop en contact, lui un peu moins en contact... non, je ne suis pas d'accord. Vous savez très bien qu'en plus on peut être asymptomatique. Si vous ne faites pas faire les tests et si vous ne les mettez pas de côté, à un moment donné ils peuvent aussi transmettre le COVID, même si vous n'avez pas symptômes. Donc si l'ARS agit d'une certaine façon c'est qu'il y a une raison. On nous prouve, depuis le début, et si nous avons été reconfinés c'est parce que finalement tout ne s'est pas passé comme il fallait et que les gens n'ont pas fait tout ce qu'il fallait. Il me semble donc que si, là, on ne fait pas ce que l'ARS fait, on est aussi en cause. Donc si l'entreprise ne se met dans le bon point à ce niveau-là, je suis désolée, on est aussi en cause dans le nombre de cas COVID en plus. C'est terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Même si je n'ai pas eu de réponses à mes questions sur les tests et sur la prise en compte du temps des procédures des gestes barrières sur la production, je voulais rajouter aussi sur la Task force que c'est une base de données nationale, un échange national, mais ici on n'est pas obligé de faire le minimum prescrit par celle-ci. Pour moi, ça s'appelle de la prévention. D'autant plus que des médecins régionaux ont critiqué la Task force. Les médecins faisaient part du fait qu'ils n'étaient pas écoutés au niveau national. On l'a entendu, je pense que ça a même été écrit. Ensuite, pour les cas contacts, il m'apparaît important aussi de préciser que ça ne doit pas être sujet à sanctions ou à remarques hiérarchiques parce que ce sont des choses qu'on a perçues et qu'on a vues où l'agent avait des difficultés au travail avec le masque qui tombe ou autre chose, il y a plein d'exemples, qui font que l'agent n'a pas envie de déclarer « un vrai cas contact ». Merci, c'est terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Je propose que l'on prenne la dernière demande de Monsieur DEBAST et que l'on puisse passer à un temps de réponse pour le président. Christian.

M. DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Pour l'UNSA, nous sommes tout à fait en harmonie avec Alexandre KIKOS quand il demande la reprise des réunions COVID. Simplement peut-être attendre les préconisations de l'entreprise qui devraient tomber ce soir ou demain et à ce moment-là peut-être se réentendre sur le sujet pour justement remettre ces réunions en route. C'est terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Christian. Raphaël.

M. RABIER, Président

Oui, j'attends cela aussi, savoir ce qui va être décidé nationalement parce que ce qu'il se passe à Lille ou Amiens se passe partout en France avec cette recrudescence de la propagation du virus. Donc peut-être qu'au plus haut niveau de l'entreprise il y a un processus qui va se remettre en route. Je vous rejoins dans l'idée qu'on va laisser l'entreprise poser les sujets avec les directives gouvernementales... Sur le sujet des tests, je m'en excuse, Monsieur SMAGHUE, en plus j'avais noté vos deux points, non, on n'a pas prévu à ce stade d'organiser des tests dans l'entreprise. En même temps, la capacité de faire des tests se généralise. Ça a été dit hier, je l'ai appris comme vous, qu'on allait sans doute être un des pays en Europe qui en fait le plus et avec des résultats maintenant, je l'ai vu au sein de ma propre famille, qui sont quand même assez rapides, dans les 24 heures. Les choses se sont donc largement améliorées par rapport à il y a plusieurs semaines. Par ailleurs, il y a d'autres modalités de tests où on pourrait avoir des réponses en une demi-heure a priori qui devraient sortir. Je ne fais pas la propagande de ce que dit le gouvernement, mais ce sont des informations qu'on a tous pu avoir à droite à gauche. En tout cas, pour les tests classiques PCR, on a les réponses bien plus rapidement. Donc nous, on ne va pas se substituer, à la SNCF, à ce que font très bien des professionnels de santé là-dedans. En revanche, sur l'organisation du travail, je ferai remonter ce que vous me dites, mais je pense qu'ils doivent déjà le savoir, à la hiérarchie du Technicentre. Après, bien évidemment que s'il y a des choses particulières on doit quand même en tenir compte et les protocoles doivent être ajustés si nécessaire. Voilà, sur les tests, on n'en est pas encore, comme dans un aéroport, à tester, j'ai envie de dire, tous les voyageurs qui prennent le train ni tous les cheminots qui viennent au boulot, ce n'est pas encore une directive. Je ne dis pas que ça n'arrivera jamais, mais je dis que pour l'instant ce n'est pas du tout ce qui est prévu. Il n'y a pas que la COVID dans le point SSCT, même si c'est un point très important, donc je vous propose que Christian PERCEBOIS nous donne quelques éléments quand même d'approche trimestrielle sur l'accidentologie du travail. La COVID, c'est une maladie. C'est une maladie bien plus grave que la grippe, mais ça reste un virus, une saloperie de virus et on n'est pas dans l'accidentologie du travail. On a des process internes d'avis... parce qu'il y a des retours d'expérience, des choses, des analyses... on est quand même à gérer une maladie, certes très dangereuse, qui aujourd'hui est quand même encore une maladie. Ce n'est pas un accident du travail quand on attrape la COVID. D'ailleurs, c'est très compliqué, vous le savez comme moi, de définir finalement où on a pu l'attraper. J'entends toutes les informations, le monde du travail est sans doute, pas pendant le travail, mais pendant les moments de repas... un des vecteurs possibles, comme le monde de la vie personnelle, de la vie privée, de la vie familiale et vous le



savez aussi bien que moi. En réalité, c'est très compliqué, quand on a un cas qui arrive, de remonter toute la chaîne. Le constat global c'est qu'avec l'explosion des cas contacts, sans connaître tous les cas contacts, à mon avis il y en a qu'on ne connaît pas, montre que définir les chaînes de transmission et la traçabilité de ces chaînes est devenu un exercice extrêmement délicat et on en est là aujourd'hui en France. Christian.

M. PERCEBOIS, Direction Sécurité

Bonjour à tous. Je vais projeter le petit point trimestriel qu'on a l'habitude de faire. Première diapo, c'est l'accidentologie donc les chiffres par CSSCT. On arrive à un total de 60 accidents du travail à fin septembre. En commentaire, on en a 60, mais il faut quand même imaginer que c'est moitié moins que la même période de 2019, on était aux alentours de 120 l'année dernière, fin septembre. Bien sûr, les événements du premier semestre ont contribué à cette baisse. Si je reviens sur le tableau, on peut voir qu'à partir du mois de juin, juillet, août et septembre, on était quand même remonté à des niveaux quand même moindres que 2019, mais à peu près au même niveau qu'en début d'année. Cette baisse est généralisée sur tous les établissements. Il n'y a pas de différences entre les établissements. Au niveau typologie des accidents, c'est-à-dire les causes des accidents, on est à peu près dans les mêmes pourcentages au niveau plain-pied, atteinte aux personnes et tout ce qui est accidents de personnes aussi. Cela représente à peu près un tiers des accidents, tout ce qui est plain-pied, dénivellation. On a eu, cet été, quelques accidents à bord des rames, des ASCT qui ont chuté dans les rames, en descendant des rames ou qui se sont cognés dans les rames. On n'a pas eu, par rapport aux autres années, on avait tendance à avoir des ASCT qui chutaient dans les escaliers des rames, dans nos deux niveaux, mais là, cette année, on en a eu beaucoup moins. Au niveau des outrages, c'est assez localisé sur la DDL Paris Hauts-de-France et surtout sur des lignes Paris – Laon. On a eu, cet été, un ASCT en RHR qui s'est fait agresser sur Compiègne et puis sur Lille – Lens, donc c'est quand même très ciblé. Accidents de trajet, on en a très, très peu, quelques-uns. Par ailleurs, il y a eu un accident grave, c'est le premier de l'année qu'on note BU, ça s'est passé le 13 septembre au Technicentre. On a abordé cet accident grave en CSSCT Matériel et Direction. Donc actuellement il y a une enquête FOH en cours. Le travail se poursuit à ce niveau-là avec l'agent bien sûr. L'agent va bien, il a repris son travail après une semaine d'arrêt. Au niveau des actions de prévention 2020 et qui, je pense, vont se prolonger sur 2021, on a toujours la transformation managériale dite DuPont de Nemours. Ça, ça continue toujours dans tous les établissements. On a toujours un travail en cours sur l'entretien des quais des gares, des quais, des pistes et itinéraires. Ça, c'est avec l'Infrapôle. On a ce qu'on appelle des Comités de sites avec les deux Infrapôles où on va définir un petit peu les priorités au niveau des travaux à réaliser qui ont pris pas mal de retard. On en parlait ce matin sur l'entretien du réseau, mais aussi au niveau de l'entretien des pistes et itinéraires, ça a pris du retard avec le virus. On a une mission prod qui est connue sur le versant nord, on est en train de l'étendre sur le versant sud avec de nouvelles missions qui peuvent être en différents services. Ça avait été abordé aussi à différents CSE, différents points SSCT et en CSSCT, on a les chaussures de travail pour les personnels sol et bord de la relation client. Conducteurs, ça a déjà été fait, mais relation client ça n'a pas encore été fait. On a acquis ce qu'on appelle un showroom, on a pris différents modèles, il y a seize modèles et, quand la situation le permettra, on effectuera une tournée dans les différents services afin que les agents

puissent tester et choisir leur modèle. On a eu là, c'est encore en cours, la distribution des mémos sûreté à tous les agents escale et trains. Au niveau des formations sécurité avancement, effectivement on a pris du retard par rapport au programme défini pour l'année 2020, mais ça a repris parce qu'il y avait eu une petite pause justement avec les différents événements, mais ça a repris, les formations aux risques psychosociaux et conduite du changement. On a actuellement, jusqu'à mi-décembre, une grosse campagne de formation à un nouvel outil. Vous êtes invités pour tout ce qui est ICP, plans de prévention et ainsi de suite. Il y a donc une volonté, au niveau national, de réaliser ces tâches avec un outil qui s'appelle DigiPrev que tous les responsables d'entreprise utilisatrice doivent savoir utiliser. Donc c'est pour ça que jusqu'à la mi-décembre il y a une grande campagne de formation qui est faite par le national. Puis, on a les formations escale aux risques routiers qui, pareil, ont été mises un petit peu en veille. Des sessions sont prévues d'ici la fin de l'année sur ces deux points, en espérant que ça va pouvoir se tenir. Pour terminer, les documents uniques, on vient juste d'en parler auparavant avec les nouveaux protocoles, dès que de nouveaux protocoles sont envoyés par la Task force ainsi que la mise à jour des protocoles locaux, tout cela est intégré dans les documents uniques. Un petit point que je n'ai pas abordé au cours d'une diapo, on en avait parlé dans les différentes CSSCT, c'est le PAPACT 2021. Je sais que de votre côté, dans les CSSCT, des travaux ont été menés, j'ai eu des retours, par exemple de Madame BOUKREDIA que je remercie. Tout cela, on est en train de le saisir, de le compiler et il sera présenté dans les prochaines CSSCT qui vont avoir lieu fin novembre, début décembre et on fera une présentation globale lors du dernier CSE fin décembre. Voilà un petit peu ce que je pouvais dire sur le point SST à ce jour.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Christian. Nous avons une demande d'intervention de Marc.

M. LAMBERT, SUD-Rail

En ce qui concerne la baisse des accidents du travail, il faut faire attention quand même. On a eu pas mal de collègues qui ont été confinés cette année et ça peut jouer aussi sur l'analyse. Après, une chose que je ne partage pas, mais je suis interpellé par le nombre d'alertes que je reçois au niveau des agressions actuellement. Est-ce qu'il y a un réveil sur le fait que nous devons être avisés des agressions ? Mais en tout cas je trouve que dans la période ça repart fortement à la hausse et un peu partout. C'est une alerte que je mets. Alors, je ne saurais pas vous dire si c'est parce que c'est enfin rentré dans les têtes que les élus doivent être avisés lors des agressions, mais je ne pense pas. Il y a tout un contexte anxiogène entre le COVID, entre le fait que les usagers voyagent debout faute de rames suffisantes. Moi, j'ai moi-même assisté hier à un clash entre usagers, la tension est palpable et les annonces d'hier ne vont pas améliorer les choses et j'espère que tout cela est pris en compte pour mettre des moyens dans les trains et essayer de limiter le nombre d'agressions. Je sais bien qu'on n'arrivera jamais au zéro agression, pourtant c'est ce qu'on devrait essayer de faire, mais j'ai l'impression que ça repart à la hausse. Dans vos CODIR, j'espère que vous avez la même analyse et que vous allez mettre des moyens là où il faut. C'est terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Marc. Raphaël, nous n'avons pas d'autres demandes d'intervention.

M. RABIER, Président

Oui, je partage. Cette baisse très forte finalement du nombre d'accidents du travail est quand même pour partie, je n'espère pas en totalité, mais forcément pour partie liée au fait qu'il y a eu un plan de transport extrêmement réduit durant plusieurs mois et qu'il va potentiellement se réduire dans les semaines... en tout cas rapidement. Après, j'espère aussi qu'une partie de la baisse des AT est liée aussi aux actions de fond qui sont entamées depuis plusieurs mois et années, en particulier avec la démarche DuPont de Nemours. Donc je suis sensible aussi, Monsieur LAMBERT, je vois les cas parce que ça se traduit aussi par des dépôts de plainte... je pense qu'il y a un mélange de plein de choses, comme vous l'avez dit, le plan de transport et la particularité de ne pas pouvoir être assis tout le temps, on l'a bien dit ce matin, avec le plan qui commence à porter ses fruits d'ailleurs, peut y contribuer parce que quand on est plus serré, je pense que ça peut... voilà. Il y a aussi peut-être en ce moment une population un peu plus inquiète... J'avoue que les causes sont sans doute multiples. En tout cas, on suit cela de près et on n'est pas à réduire, je dirais, nos moyens SUGE. Vous savez que la SUGE travaille en étroite collaboration avec le TER et d'autres activités SA, bien sûr. On est extrêmement en lien avec eux sur tous ces sujets de prévention parce que ce sont des acteurs... Après, nous, bien évidemment, dans tous les cas malheureux d'agressions, d'outrages, on applique toutes les préconisations, tout ce qu'il faut pour que les gens soient pris en charge. Là, vous connaissez tous les dispositifs. C'est plutôt en termes de prévention qu'on essaye de comprendre ce qu'il se passe pour pouvoir ajuster éventuellement le tir sur des mesures.

M. MARTEL, Directeur production

Raphaël, là-dessus, par rapport aux situations à bord, effectivement la tension qui est palpable dans le pays parce que c'est une période difficile pour tout le monde. Je pense qu'on a tous un peu le moral dans les chaussettes aujourd'hui après les annonces d'hier même si on les sentait évidemment inéluctables et certains traduisent cette frustration par de l'agressivité voire de la violence. On a eu toute une démarche d'information voyageurs par rapport à la vie à bord puisque les gens vivent beaucoup plus difficilement la promiscuité à bord des trains. Parfois, le simple fait d'être assis à côté de quelqu'un, on perçoit cela comme un irritant aujourd'hui. Certaines personnes auraient voulu garder le « un siège sur deux, par exemple, à bord. Ce qui évidemment n'était pas possible par rapport à nos emports en pointe. Donc on a fait toute une série d'actions sur l'information voyageurs. C'est parti sur des e-mailings qu'on a faits aux abonnés des lignes sur lesquelles il y avait les emports les plus importants. On a fait diffuser des annonces spécifiques par les ASCT. On avait enlevé la motion qui consistait à dire que la distanciation sociale était abolie parce que c'est vrai dans les faits, dans les décrets, mais ça aurait été évidemment totalement mal compris par la clientèle, mais on voyait que notamment certains clients verrouillaient les sièges à côté d'eux pour qu'il n'y ait personne qui s'assoie et à côté de ça des clients qui s'entassaient sur les plateformes les uns sur les autres. On a fait passer des messages comme quoi il fallait bien se répartir à bord, qu'il fallait laisser les places assises disponibles pour tout le monde. On a fait passer ces messages-là et ça a été plutôt bien perçu puisqu'on a eu des retours sur Twitter de clients qui disaient « ça fait des semaines que je rêvais que l'on puisse dire que tout le monde avait le droit de s'asseoir à bord, enfin le contrôleur l'a fait ». Certains avaient d'ailleurs pris l'initiative

de le faire tout seul avant. Donc il y a quand même eu des actions, y compris sur l'information qui ressemble du coup à de la prévention qui avait été faite au niveau de l'information voyageurs. On a fait également des push sur Twitter pour les abonnés. On a quand même 13 000 abonnés sur Twitter donc ça compte également. Cette campagne-là a été plutôt bien reçue par les clients qui n'étaient pas super sympas avec nous ces derniers temps donc je tenais à le signaler puisque ça, on le sait, on a par exemple un train à Creil le matin qui est en difficulté parce qu'il y a beaucoup de montées qui se font dans les voitures de tête donc on répète à l'envi qu'il faut pouvoir se répartir dans l'ensemble du train sinon il peut y avoir des phénomènes de suroccupation dans certaines voitures seulement, alors qu'il reste de la place en queue. De la même manière, il y a aussi des trains de pointe qui sont juste avant les trains les plus occupés sur lesquels il reste de la place. Là, il faudrait que l'on puisse avoir un peu de temps d'ailleurs pour travailler sur les sites Internet et vis-à-vis des clients sur des parcours client. Si vous avez le choix entre le 7 h 44 et le 7 h 32 de Templeuve, essayez de prendre le 7 h 32, vous verrez, vous serez vachement mieux à bord parce qu'il y a la moitié des places de libres alors que le 7 h 44, on sait très bien que vous allez être debout et l'arrivée à Lille, il y a quinze minutes d'écart entre les deux. Je sais bien que tout le monde veut avoir le train qui fait pile juste avant 7 h 00 ou juste avant 8 h 00 à l'arrivée de Lille, d'Amiens ou de Paris, mais si on est dans cette problématique sanitaire et que l'on veut pouvoir se protéger et être avec moins de monde à bord malgré toutes les précautions que l'on fait sur la désinfection, sur l'obligation de port du masque, c'est quand même mieux de le faire. Voilà ce que je voulais vous dire à ce sujet. C'est tout pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande d'intervention de Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Merci. Nous sommes sur un point SSCT. Pour Maintenance et Direction, on a eu une CSSCT le 9 qui était, je le rappelle, avec un ordre du jour surchargé, mais on l'a bien spécifié, on a même demandé un report de points parce que ce n'était pas possible de discuter de tout. On a même eu des difficultés. Pour autant, il y avait un point sur la mise en place de la concurrence qui a été reporté. On attend toujours une date pour parler de cela parce que c'est un sujet très inquiétant, comme on l'a dit en préambule, et on n'a toujours pas de compte rendu. En fait, aujourd'hui on fait un point SSCT sur une CSSCT qui pour moi aussi a eu lieu il y a vingt jours et où on a traité du PACT, on a traité de plein de choses et aujourd'hui on n'a pas encore le compte rendu pour pouvoir parler de ce point, donc ça me gêne un peu. En plus, on apprend le retrait de la CSSCT qui est prévue le 10 novembre. On a besoin d'échanges, mais ça me paraît difficile donc je vous demande de répondre à cette question et de prévoir une CSSCT assez rapidement. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je n'ai pas compris le fondement de ton intervention, Fabien. Je suis désolé, je n'ai pas compris ce que tu voulais exactement.

M. SMAGHUE, CGT

Ce n'est pas grave, c'est pour le président.

M. SERHANI, Relations Sociales

Tu t'adresses au président du CSE. Moi, je m'occupe des CSSCT au sein de mon département et je n'ai pas compris ta demande.

M. RABIER, Président

Je vous avoue, Monsieur SMAGHUE, que je suis également dans l'interrogation. On va faire simple, il y a une CSSCT qui n'a pas été complète, satisfaisante, il y a des points qui n'ont pas été traités, j'entends. On regarde ça avec Arnaud RAMACKERS et le département de Karim SERHANI puis on revient vers vous pour voir ce qu'on doit faire. Je n'ai pas de problèmes.

M. SMAGHUE, CGT

D'accord, mais je me permets de réintervenir. Une CSSCT surchargée, je répète, une CSSCT annulée, un compte rendu qui n'est pas encore ressorti du 9, ça fait beaucoup. Voulez-vous encore que l'on fasse les réunions ? Je ne sais pas... On passe notre temps à essayer d'avancer et justement d'échanger aujourd'hui sur certains points et [...]. Terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je rappelle simplement, Fabien, que le compte rendu est fait après par mon équipe et après il est partagé avec le référent CSSCT puis validé par le président, il faut un certain temps. Je pense que le point présenté par Christian, c'est un point sur la sécurité, santé et conditions de travail qui est sur l'ensemble du trimestre, on fait ça une fois par trimestre et pas obligatoirement sur une CSSCT particulière. C'est simplement ce que je voulais ajouter.

M. SMAGHUE, CGT

Je me permets, c'est quand même dommage qu'on avançait sur certains points du PACT 2021 alors qu'on les a échangés en CSSCT. Le compte rendu, c'est bien à tous les membres. On n'avance pas. Il y a plein de choses à dire qu'on aurait pu traiter aujourd'hui.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je n'ai pas d'autre intervention à faire.

M. RABIER, Président

Merci. Donc c'est bien effectivement, comme l'a dit Karim SERHANI, il y a un travail en commission et on a des commissions métier, nous en sommes contents, et il y a la synthèse quatre fois par an que fait Christian PERCEBOIS qui vient donner... et c'est normal, en tant qu'élus, que vous ayez les éléments, les tendances, les points particuliers. On a bien noté, comme vous d'ailleurs, le sujet du risque agression. Après, le travail en commission et avec les représentants sur le terrain et la ligne hiérarchique, les analyses de risque, les mises à jour... ça, ça continue normalement. J'ai pris note, Monsieur SMAGHUE et on en fait part à Arnaud RAMACKERS pour travailler le sujet, en tout cas pour essayer de répondre à vos sollicitations.

## 6) Informations trimestrielles de l'emploi

M. RABIER, Président

Ce point concerne, pareil, une information trimestrielle qui bouge aussi ces derniers trimestres avec tout ce qu'il s'est passé, c'est sur l'emploi. Vous le savez, les formations qui ont été retardées... On en a parlé longuement au bloc 3, on en avait parlé aussi en juillet. Est-ce que Valérie FABBRONI a pu se connecter ?

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Oui, bonjour à tous.

M. RABIER, Président

Je te laisse la parole, Valérie, pour ce point trimestriel.

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Je commence par un commentaire des données trimestrielles emploi du troisième trimestre qui font apparaître l'évolution du nombre d'agents. À fin septembre, on voit que le périmètre à TER Hauts-de-France compte 3609 agents hors stagiaires. Il s'agit de l'effectif global. Au niveau des CDD, on voit que 17 agents étaient en CDD à fin septembre. Les motifs de ces CDD concernent des remplacements de salariés absents et des CDD seniors que nous avons donc en vente et également au train. Concernant les recrutements, 22 admissions ont eu lieu au cours de ce troisième trimestre. Ce qui porte, au total, à 74 les recrutements externes depuis le début de cette année. 74 qui se répartissent de la façon suivante : 22 ASCT ; 46 conducteurs ; 5 opérateurs de maintenance et 1 cadre. Sur la période du troisième trimestre, on a observé 28 cessations de fonction et sur ces 28, on a eu 9 retraites. Sur l'ensemble de l'année, c'est 89 cessations qui ont eu lieu. Concernant le tableau sur les mutations, on voit en cumul depuis le début de l'année qu'on a eu 193 mutations entrantes et 303 sortantes. Bien sûr, dans ces mutations, sont comptabilisés les transferts. On a eu notamment du Technicentre vers d'autres activités et également entrants, pour l'UP de Creil notamment. Vous avez donc le tableau habituel également sur les congés de disponibilité. À fin septembre, nous avons un seul agent en congé de disponibilité pour création d'entreprise. On en a 3 qui sont en congé de disponibilité sabbatique. On vous présente également le tableau de suivi des retraites. À fin septembre, 288 agents ont atteint l'âge légal d'ouverture des droits à la retraite. Ça représente 8,4 %. Sur cette population, 75 d'entre eux ont atteint l'âge pivot, soit 26 %. On vous indique également dans le tableau combien ont sollicité formellement un départ à la retraite. Ils sont donc au nombre de 32. Dans le tableau de suivi de l'intérim. On a donc le bilan des contrats du troisième trimestre. L'utilisation la plus importante est toujours au niveau de l'ERC Nord-Pas-de-Calais et des DDL à la vente et au train. On note qu'on a 31 contrats intérimaires d'insertion professionnelle. Pour compléter ce commentaire des tableaux qui vous ont été adressés pour le point emploi, je poursuis pour vous donner quelques éléments sur les agents en transition professionnelle, mais aussi sur les écoles. À date, nous accompagnons 41 agents en transition professionnelle. En 2020, en cumul, on observe 21 nouvelles situations qui ont été prises en charge et 22 situations qui ont été résolues avec 80 % de retour à l'emploi. Le reste étant des sorties d'entreprise. Sur le sujet du handicap, actuellement nous avons 132 agents sur le périmètre qui ont déclaré leur RQTH à l'entreprise et on est en train de travailler sur 21 aménagements de poste. Sachant que 6 ont été

finalisés depuis le début de cette année. Concernant les écoles et les parcours professionnels, depuis le début de l'année, au niveau des ASCT, sur tout le périmètre on a pu concrétiser 21 montées TER vers Voyages, 2 vers Transilien et 10 vers Ouigo. Donc en effet, tout cela ça entraîne des écoles ASCT pour compenser ces départs avec des apports internes ou externes, on a vu tout à l'heure qu'on avait eu des recrutements externes depuis le début de l'année sur ce métier. La situation sanitaire, on en a déjà parlé plusieurs fois, a eu un impact forcément sur les formations initiales. Elles ont été suspendues et elles ont été réactivées à partir de septembre donc depuis septembre, et ce jusque début 2021, nous étions censés poursuivre ces formations ASCT donc là on attend évidemment, comme tout le monde, des informations sur ce sujet pour voir comment ça va pouvoir évoluer. Sur l'aspect des écoles conduite, jusqu'à maintenant on a réalisé 55 mises en stage, donc entrées en formation en école conduite et on en a 12 supplémentaires qui sont prévues pour la fin novembre. Sur l'ensemble de ces 67 mises en stage, on a 13 agents en interne. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président

Peut-être un point complémentaire avant de laisser la parole à Monsieur SOUIN. Avec ce qu'il se passe à Voyages, notamment la baisse de charges avant même le changement de service, avant même le confinement phase 2 qui a été annoncé hier soir, on sent pointer pour 2021 une baisse des montées conduite comme ASCT TER vers Voyages vu qu'il y aura, a priori, en tout cas, une période assez compliquée pour l'activité Voyages en termes d'adéquation charges et ressources. Quand je dis compliquée, c'est-à-dire qu'il pourrait y avoir une phase un peu excédentaire à cause de la baisse de charges. Se rajoute à cela, vous devez le savoir, les filiales de Voyages comme Eurostar et Thalys qui sont fournies par des agents mis à disposition qui, à un moment donné, pourraient revenir temporairement à Voyages le temps que ces filiales retrouvent elles aussi un plan de transport meilleur à cause de la situation sanitaire. Tout cela fait que ça peut impacter et ça va probablement impacter les montées TER vers Voyages, ce qui nous contraint à, actuellement, revisiter, c'est un travail qui est en train d'être fait par les équipes RH et les équipes de la DDO, c'est Monsieur T'YOEN qui s'occupe de ça particulièrement chez Florent MARTEL, sur notamment les conducteurs. On l'avait dit il y a à peine un mois et demi dans le bloc 3, qu'on avait quasiment 96, de mémoire, mises en stage. Alors avec une grosse partie externe et un peu d'interne côté Traction. Des mises en stage prévues pour 2021. Sans doute qu'avec ces bougies de charge Voyages et donc les montées qui ne se feraient pas, sans doute aussi côté Fret avec ce qu'on réactive et c'est vraiment une bonne chose, des TA vers TB côté Fret conduite pour alimenter TER. Une évolution des mises en stage notamment et donc avec un impact sur les recrutements externes. Autrement dit, s'il y a des conducteurs qui n'ont pas de travail à Fret ou à Voyages, ça veut dire qu'il y a moins de montées Voyages et ça veut dire qu'à Fret ils viennent plutôt à TER et auquel cas, par voie de conséquence, on fera des mises en stage moindres parce qu'on aura des apports autres pour satisfaire la charge TER.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons deux demandes de parole. Monsieur SOUIN et Monsieur SMAGHUE.

## M. SOUIN, SUD-Rail

Merci. Je voudrais tempérer un peu votre enthousiasme sur la situation de l'emploi. Vous nous faites part d'une augmentation du nombre d'emplois. On voit surtout qu'il y a une augmentation du nombre de contrats aidés, donc de contrats d'apprentissage par exemple. Donc une des pierres du fonctionnement de nos établissements, ce sont les contrats d'apprentissage, les intérimaires, moins les CDD maintenant parce que c'est quand même moins dangereux de prendre de l'intérimaire que du CDD, par erreur on pourrait embaucher quelqu'un donc surtout prendre au minimum du CDD et prendre surtout de l'intérimaire. Ce qui me gêne également, c'est que quand on regarde le tableau des cessations, ce n'est pas une nouveauté, mais il y a un gros vieillissement quand même des travailleurs. Ils restent de plus en plus longtemps au travail. Je m'interroge surtout sur l'utilité des deux dernières cases de pourcentages. On nous dit qu'il y a 288 personnes qui peuvent partir à la retraite et que parmi ces 288 il y en a 75 qui ont atteint l'âge pivot, que 32 ont formalisé leur demande. Par contre, je ne vois pas ce que m'apporte les deux dernières colonnes qui sont le 11,1 % et le 42,7 % parce que ce n'est qu'un pourcentage par rapport aux 288 et 75 et ça ne nous indique pas combien de personnes qui ont eu leur décote vont effectivement partir ou combien de personnes qui n'ont pas annulé leur décote souhaitent partir avant parce qu'ils sont fatigués et qu'ils en ont un peu marre de l'organisation du travail ces derniers temps. Concernant le recrutement, vous avez donc mentionné la conduite, le contrôle, la maintenance, un cadre, où sont les recrutements pour la relation client et pour les deux gros établissements qui utilisent de l'intérim, c'est-à-dire l'ERC, la DDL d'Amiens et la DDL de Paris ? Pour l'instant, ces deux établissements-là, grâce à quoi fonctionnent-ils ? En grande partie grâce à l'intérim. Déjà, il faudrait corriger votre tableau parce qu'il indique « nombre de contrats en cours au deuxième trimestre ». Je pense qu'on est au troisième trimestre. Donc déjà ça serait un peu plus sérieux dans la gestion des intérimaires. Je voudrais bien comprendre parce qu'à droite vous nous indiquez par exemple 119 exécutions, 97 exécutions, le pourcentage d'hommes et de femmes, oui, mais ça ne représente pas du tout les chiffres du motif déjà. Donc, remplacements de salariés absents, on voudrait savoir où et sur quelle durée. Oui, savoir le nom des personnes, ça serait bien, ça nous permettrait d'aller vérifier que l'intérimaire remplace bien un salarié absent. D'ailleurs, qu'est-ce qu'un salarié absent ? Est-ce un poste vacant ou un salarié absent parce qu'il est en formation sur un autre poste ou ailleurs ? Je pense qu'il y a beaucoup d'intérimaires sur des postes où il n'y a pas de salariés absents, il y a juste un poste vacant. Donc ces deux établissements qui n'offrent aucune embauche utilisent massivement des intérimaires et ces intérimaires-là, on les fait participer aux réflexions d'équipe et j'en reviens donc à « tous ensemble » par exemple. Tous ensemble, c'est beau comme mot, mais ce n'est pas du tout la réalité du bilan emploi ou du bilan social dans l'entreprise. On a une chute de l'effectif constant et de l'effectif volontaire et qui est comblée par ces contrats d'intérim, ces contrats d'apprentissage et que l'on voit de plus en plus dans nos chantiers au quotidien. Également un mot sur les départs volontaires. Les départs volontaires, c'est forcément, généralement, parce que vous supprimez de l'emploi. Ce n'est pas parce que la personne veut vraiment partir. C'est pour l'inciter à s'en aller et ne pas s'embarasser d'un reclassement. Un petit mot aussi, ça serait bien d'avoir les pourcentages de salariés justement par rapport au vieillissement des plus de 45 ans ou des moins de 34 ans dans l'entreprise pour voir effectivement si notre pyramide



part sur effectivement une embauche des plus jeunes pour combler les départs des plus anciens et voir si vraiment notre pyramide est proportionnée et si ce n'est pas une pyramide à l'envers. Dans les cessations de fonction, si on effectue les pourcentages, sur 89 départs, ça ne concerne que 29 retraites, si je ne me trompe pas. Autrement dit, 32 % de nos départs ne sont que des retraités. Le reste, ce n'est pas des retraités, ce sont des démissions, des ruptures conventionnelles et des départs volontaires. Ça donne une belle image de la politique de l'emploi sur notre entreprise et donc effectivement je tiens à tempérer votre enthousiasme sur justement la politique de l'emploi. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur SMAGHUE.

M. SMAGHUE, CGT

Pour rajouter à cette belle parole, je continue sur le buzz médiatique qui est actuellement au matériel parce qu'on en a parlé en préambule. Je lis, même si c'est dans tous les établissements, qu'il y a trop de sortants et trop d'entrants, comme on l'a entendu. Pour autant, quand je vois au Technicentre Hauts-de-France 7 entrants et 216 sortants, on sait bien qu'il y a des agents qui sont sortis de l'établissement, que ce soit à Dunkerque ou le TGV, pour autant il s'avoisine plutôt aux alentours de 150. En fait, ce sont vraiment des sortants d'établissement donc on est forcément en manque d'effectifs. De plus, on ne les a pas par unité opérationnelle ni par qualification. C'est ce qu'on demande tout le temps. C'était donc difficile aussi à comprendre sur le schéma qui nous est présenté. Pour continuer aussi sur vos dires, quand on regarde les tableaux, je suis étonné qu'il n'y ait pas d'accroissement temporaire d'activité et pour le remplacement d'agents non plus, je parle pour les CDD. En revanche, plus sérieusement, on sait qu'il faut de la formation, on ne peut pas faire un métier sans formation et pour nous il est clair qu'il faut vous faire la demande encore aujourd'hui, au moins embaucher 66 agents en CDI maintenant, ne serait-ce qu'au Technicentre Hauts-de-France. Merci. Terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Madame BOUKREDIA.

Mme BOUKREDIA, CGT

Je voudrais qu'on parle des difficultés qu'ont les agents en inaptitude temporaire ou définitive, des agents qui ont des restrictions médicales et des agents travailleurs handicapés. Le sujet c'est que nous sommes sollicités en tant que représentants du personnel pour les accompagner et les assister dans certaines démarches. Nous-mêmes, en tant que représentants du personnel, nous avons du mal à avoir des informations des interlocuteurs pour accompagner et assister nos collègues qui sont dans la difficulté et qu'on se doit d'aider à être maintenus au travail parce que c'est important. Je vous demande comment on fait aujourd'hui pour avoir des informations des interlocuteurs et des réponses surtout parce que, que ce soit moi ou mes collègues représentants du personnel, quand on vous sollicite, vous, la direction, par des e-mails, très souvent on ne nous répond pas. On n'accuse pas réception de nos e-mails, ce qu'il fait qu'on se demande si on a le bon interlocuteur. Ça, c'est une première chose. La moindre des choses c'est de nous répondre, d'accuser réception. Si vous n'avez pas les éléments de réponse, c'est de nous dire que vous allez les

chercher et revenir vers nous, c'est une première chose. Deuxièmement, j'ai des collègues qui sont dans la difficulté et on ne leur présente pas toutes les éventuelles possibilités qui s'offrent à eux. J'ai aussi récemment échangé avec Madame CATANES qui est la RH sur la DL Paris Hauts-de-France où je fais remarquer quand même que nous n'avons plus de cellule maintien dans l'emploi et que je trouve cela anormal. On devrait pouvoir se réunir avec les personnes concernées, les intervenants dont c'est la compétence, se réunir une fois par trimestre ou par semestre avec les dossiers les plus complexes, les plus difficiles, pour pouvoir faire un point et accompagner les agents dans les démarches qu'ils entreprennent. Dernière chose, sur les points CSSCT qu'on nous fait aux plénières, entre chaque plénière nous n'avons pas de point sur les inaptitudes. Ce qui fait que nous avons des agents qui sont en inaptitude, à la suite d'une visite médicale par exemple, et qui sont déclarés en inaptitude définitive et donc nous apprenons cela que plusieurs mois après. Ce qui fait que l'agent, bien souvent, n'ose pas entreprendre les démarches et nous interpellent sur ce qu'il doit faire et on se retrouve avec des échéances qui sont assez longues et dans lesquelles le moral de l'agent est assez éprouvé, sans parler des recherches. C'est pareil, l'EMI ou l'EME, je ne sais pas comment ça s'appelle aujourd'hui, c'est très compliqué, ça change tout le temps, quelle est sa part de responsabilité d'accompagnement dans tout cela ? Pour les mutations, c'est pareil, on a beaucoup de mal à avoir les intervenants, les réponses à nos sujets. Quand on prend le temps de vous écrire, la moindre des choses c'est de nous répondre, c'est aussi de mettre à disposition des collègues en difficulté, les informations dont ils ont besoin, les numéros de téléphone, les adresses mail, le parcours qu'ils doivent entreprendre pour être dans les clous comme on dit, pour pouvoir accéder à un maintien dans l'emploi, à un poste qui va avec leurs compétences, avec leurs inaptitudes et les restrictions qu'ils ont parce qu'ils n'ont pas plaisir à ne pas venir travailler. Pour beaucoup d'entre eux, ils subissent et ils veulent garder un pied dans l'entreprise. C'est extrêmement important et nous, nous sommes là pour les accompagner et vous aussi, la direction. Force est de constater, au fil des mois, que c'est extrêmement compliqué, c'est vraiment difficile. Nous sommes obligés de taper à toutes les portes pour avoir un minimum de réponses et d'accompagnement. Moi, je voudrais bien que l'on remette ça aussi au cœur de toutes nos discussions parce que le maintien dans l'emploi, c'est essentiel. J'ai terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Fatima. Raphaël, Valérie, pas d'autres demandes d'intervention.

M. RABIER, Président

Je vais commencer puis Madame FABBRONI continuera. Il y a un certain nombre de points où effectivement sur les constats, sur l'analyse des chiffres... on peut en tirer des enseignements et je partage avec vous ce qui a été dit par Monsieur SOUIN, Madame BOUKREDIA... Il y a des points où je ne suis pas d'accord. En premier lieu, je peux témoigner, et là c'est le DRH qui parle, de l'extrême mobilisation, de la totale mobilisation des équipes, en particulier des équipes emploi du département de Valérie FABBRONI. Je peux vous dire que l'année que l'on vient de vivre était extrêmement éprouvante pour les opérateurs. On n'a cessé de le dire, on l'a encore dit ce matin, Florent MARTEL, moi-même, ça veut encore dire quelque chose être cheminot à la SNCF. Mais il y a aussi dans les services supports, et ce sont des services où on cherche, on ne s'en cache pas, ça fait partie des évolutions compliquées pour les

mois et années à venir, à faire des économies de structure, un total investissement des gens dans des conditions de travail où pendant plusieurs mois les gens ne peuvent plus être ensemble, là on va recommencer. Donc bien sûr, Madame BOUKREDIA, qu'on n'est pas d'une réactivité à toute épreuve et je me mets dedans. Si vous voyez le nombre de mails qui tombent pendant que je suis en CSE... au bout d'un moment on n'est pas surhommes. Je me suis même fait rappeler à l'ordre, et l'équipe de Karim SERHANI, parce que c'est un peu pareil aussi dans les périodes complexes, les gens donnent beaucoup. Nous ne sommes pas des machines dans les services RH. Je le dis, on a besoin de dormir aussi comme vous, comme tout un chacun. On se mobilise et sur les sujets de l'inaptitude, et là vous pointez un point qui effectivement est complexe parce qu'il y a de moins en moins, on l'a déjà dit quand on avait fait le bloc 3 et les experts l'ont montré, il y a de moins en moins d'offres parfois de postes de reclassement. Reclassement, c'est lié à une forme d'inaptitude. C'est bien différent d'une reconversion qui est plus liée à des choix personnels ou des réorganisations un peu subies. Donc le reclassement se révèle être, dans certains cas, difficile, délicat. Il faut bien que l'on partage cela. J'ai un point quand même d'espoir, je l'ai dit ce matin, on est en train de mettre en place, ça va s'appeler ATM, Madame BOUKREDIA, ça change de nom. Les EIM d'aujourd'hui deviennent les ATM demain, mais le demain c'est dans quelques semaines, j'ai envie de dire. Ce point, avec une vision emploi territoriale, avec des réunions spécifiques présidées par le délégué territorial et ça sera Frédéric GUICHARD, avec l'animation de l'ex EIM futur ATM, j'y crois parce que ça va vraiment donner des points spécifiques, de grosses évolutions d'emploi dans toutes les sociétés et je pense que les différents délégués territoriaux qui vont être désignés si l'accord est valide vont y trouver, je pense, matière à mieux comprendre les grands enjeux emploi du territoire et qui dépasse le cadre du TER. Après, s'agissant de la demande de Monsieur SMAGHUE de recruter 66 personnes, bien évidemment qu'on ne va pas recruter 66 personnes et d'ailleurs il ne manque pas 66 personnes au Technicentre et vous le savez très bien. Il y a un plan d'urgence qu'on a largement commenté, c'était Jean-François VERHAEGHE, dernièrement dans une CSSCT mutualisée suite d'ailleurs à un droit d'alerte. On est dedans, il y a des renforts qui sont arrivés au Technicentre et il y a une mise de fonds qui est en train d'être faite pour rétablir la situation et c'est plutôt bien lancé. On a un certain nombre de gens que l'on va régulariser, des intérimaires que l'on va régulariser en embauche, en CDI et tout cela c'est en ligne et Madame FABBRONI est bien au parfum. On n'est pas en train de dire que c'est positif et que tout va bien dans le meilleur des mondes, ce n'est pas le propos du tableau et je ne pense qu'il faille l'interpréter comme ça, Monsieur SOUIN. Il y a des données chiffrées que vous devez connaître, on vous les donne. Après, je vais laisser Valérie FABBRONI répondre sur les points très spécifiques des pourcentages, des colonnes... Oui, on observe comme vous qu'il y a des départs volontaires. Pour le coup, c'est un dispositif spécifique, propre à l'entreprise SNCF. C'est presque une chance que l'on puisse « avoir le droit » de faire ça par rapport à d'autres entreprises. C'est une disposition qui n'existe que pour la SNCF. C'est un peu un dispositif de préretraite quelque part. Ce dispositif a été amélioré il y a quelque temps parce qu'on sait, il y a beaucoup de transformations, on sait qu'il y a des gens qui ont des difficultés personnelles à prendre des postes en mobilité géographique et donc ça peut offrir... c'est volontaire, on ne peut pas forcer quelqu'un, bien évidemment, à partir plus tôt en retraite, mais c'est quelque chose qui répond à une certaine catégorie de personnes qui subissent des réorganisations et

qui ne sont pas en capacité de rebondir facilement, notamment pour des questions de géographie. Cela permet donc d'ouvrir des solutions, je dirais, un peu moins mauvaises que certaines configurations dans lesquelles ils peuvent se trouver et les pistes assez rares qu'on leur propose. Valérie, peux-tu compléter ?

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Oui. En effet, donc pour compléter, par rapport aux différentes remarques ou questions qui ont été posées. L'augmentation des contrats d'apprentissage que vous voyez sur les tableaux entre août et septembre, c'est une augmentation qu'on observe chaque année à la même période puisque c'est en général l'été que les contrats s'achèvent et d'autres redémarrent ensuite au mois de septembre donc c'est pour ça qu'en fait il y a une petite baisse qui s'inscrit en général tous les ans au mois d'août. Concernant l'intérim par rapport aux CDD, simplement vous préciser que les deux formules obéissent aux mêmes règles juridiques. En fait, il n'y a pas de différences pour élaborer ces contrats. Il faut forcément qu'il y ait un motif qui soit juridiquement viable. Cependant, l'intérêt de l'intérim c'est qu'on peut obtenir l'aide des agences d'intérim pour le sourcing, pour trouver des candidats. C'est pour ça que nous sommes amenés à développer davantage ce type de contrats. Pour le départ volontaire, en effet il peut s'ouvrir à la suite de réorganisation lorsque cela a été inscrit au dossier de présentation aux IRP. Donc soit directement lorsque l'agent concerné par la réorganisation et la suppression de poste souhaite partir de l'entreprise plutôt que de retrouver un emploi au sein de l'entreprise ou, par décalage, si la personne impactée par la suppression de poste souhaite rester dans l'entreprise et se réinvestir dans un autre métier, d'autres fonctions, mais qu'une autre personne qui elle n'est pas impactée souhaite pour le coup volontairement partir, dans ces cas-là, par décalage, elle peut obtenir ce départ volontaire. Ensuite, au niveau du tableau des cessations, ce tableau n'a pas évolué depuis plusieurs mois voire plusieurs années donc en effet, sur les deux dernières colonnes, on vous présente le poids des personnes qui ont formalisé leur départ en retraite, c'est-à-dire écrit leur courrier et que ce courrier soit effectivement saisi dans nos bases RH, par rapport aux agents retraitables ou ceux qui ont atteint l'âge pivot. Cela étant, on ne fait pas d'étude, d'analyse ou de statistiques plus développées chaque mois sur ces départs en retraite, mais par contre ce qu'on note dans tous les métiers, c'est valable vraiment dans tous les métiers, c'est qu'on tend bien entendu plutôt vers une augmentation du temps de travail dans l'entreprise au-delà de l'âge pivot et ça, c'est valable pour tous les métiers. Au niveau du Technicentre, je n'ai pas avec moi le détail de la part des transferts, mais je peux le communiquer a posteriori. La très grande majorité, quasi l'essentiel de ce que vous voyez en mutations entrantes ce sont bien des transferts, soit vers le Techninat ou vers le Fret. Donc si besoin je peux communiquer le détail a posteriori. Sur la note concernant l'intérim, je transmettrai à la collègue qui travaille le tableau votre remarque et nous tâcherons d'être meilleurs la fois prochaine en indiquant le bon trimestre sur le document. Enfin, sur la partie inaptitudes, comment ça fonctionne pour la prise en charge des agents ? Lorsqu'un agent est déclaré inapte, il est pris en charge dans un premier temps par sa conseillère RH et/ou le GPE concerné qui regarde si au niveau de cet établissement ou de cette DDL il y a une solution de réemploi pour cet agent. Si tel n'est pas le cas alors nous mettons en place un accompagnement par l'équipe accompagnement mobilité du département emplois compétences qui prend en charge l'agent et qui regarde, à l'échelle du TER, si nous pouvons proposer une autre solution pour cet agent. Je suis d'accord avec Madame

BOUKREDIA sur le fait qu'il faut réagir le plus rapidement possible pour éviter de laisser l'agent inapte en désuétude et qu'au plus tôt on prend en charge cet agent et on l'accompagne et au mieux se passera cette période de transition professionnelle et le retour à l'emploi. Nous, on veille à prendre en charge très rapidement les agents. Si toutefois vous avez connaissance de personnes inaptes, vraiment au sens inapte au poste de travail de façon définitive, qui ne seraient pas prises en charge, je vous invite à m'adresser les noms et les établissements de ces personnes parce qu'on essaye vraiment, avec nos collègues conseillères RH et avec mon équipe au niveau GPE, au niveau équipe accompagnement mobilité, d'être réactifs et de prendre en charge le plus rapidement possible les personnes. Si nous ne trouvons pas de solutions pour ces agents au sein du TER alors elles sont accompagnées par l'EIM qui travaille au niveau du territoire et qui peut être amenée à trouver des solutions au sein des autres activités. Je pense que j'ai répondu aux questions qui ont été posées. Terminé pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons deux demandes de parole, Monsieur SMAGHUE et Monsieur SOUIN.

M. SMAGHUE, CGT

Pour rebondir sur vos propos de tout à l'heure, je n'ai pas entendu quelqu'un critiquer le travail des collègues, même à la direction. On n'est pas dans ce sujet-là. Pour autant, on a le droit de ne pas être d'accord. Moi, j'insiste encore sur mon alerte au niveau du Technicentre Hauts-de-France. Si je lis les informations que j'ai approximativement 150 personnes qui s'en iraient. Moi, je calcule, en gros ça fait moins 59. De toute façon, depuis des années, il y a eu du moins. Donc, effectivement, pour la production c'est une embauche massive qu'il faudrait des qualifications A à C. Moi, je n'ai pas de problème là-dessus. Je ne comprends pas, à un moment donné, si on veut de la production, il faut aussi des agents. Surtout si en plus on met en place des horaires très difficiles à faire. Ça me paraît évident qu'il va falloir des agents. Pour l'intérim, je voudrais quelques précisions parce que s'il y a des embauches d'intérim qui vont se finaliser en CDI ça sera à quelle hauteur ? Parce que je n'ai pas le chiffre. Merci. Terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Monsieur SOUIN.

M. SOUIN, SUD-Rail

Concernant l'intérim, et puis imaginons une nouvelle période de chômage partiel, ce que je ne souhaite pas, que se passe-t-il pour eux ? Un agent du cadre permanent, comme nous, il y a un maintien de son salaire, mais que se passe-t-il pour les agents intérimaires ? Leur contrat est-il suspendu ? Que se passe-t-il pour eux ? Par ailleurs, qu'est-ce qu'un RSA, remplacement de salarié absent, c'est-à-dire quel type d'absence ? Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. Nous n'avons pas d'autres demandes de parole.

## M. RABIER, Président

Je prends dans le désordre, mais on va répondre aussi à vos questions, Monsieur SMAGHUE. RSA signifie remplacement de salarié absent. En réalité, c'est la même règle de droit que l'on soit en CDD ou en intérim si ce n'est que l'employeur... et l'avantage, ça a été dit tout à l'heure par Madame FABBRONI, l'avantage c'est que ce travail de sourcing, qui est compliqué, quand on dit qu'on a parfois des difficultés de recrutement dans certains secteurs, des recrutements en CDI, on peut éventuellement l'imaginer, mais y compris des recrutements, je dirais, temporaires en intérim. Ça nous permet d'alléger un peu cette charge de recherche qui est fastidieuse pour des agents intérimaires dont la vocation n'est pas forcément d'être recrutés par la suite. En même temps, quand il y a des ressources extrêmement investies, intéressantes et qui postulent, et on le voit dans beaucoup de métiers, y compris au Matériel, c'est évidemment un vivier très intéressant. C'est un motif avec un nom, ce n'est pas un poste. Remplacement de salarié absent, c'est un nom, une personne qui n'est pas là. Prenons quelqu'un qui est en congé maternité, elle va se retrouver pendant plusieurs semaines, quatre mois, cinq mois, absente alors on fait appel, quand c'est nécessaire, à quelqu'un qui peut être en intérim RSA. Il peut y avoir une autre forme d'intérim qui s'appelle le surcroît d'activité temporaire. Ça peut notamment arriver à la maintenance, on a d'un seul coup une forte charge x ou y pour x raisons et on a besoin pendant deux mois, trois mois, d'un surcroît de main d'œuvre et donc auquel cas on peut recourir à l'intérim. C'était surtout valable, si vous vous en souvenez, dans les Technicentres industriels comme Tergnier où il y avait une part d'intérim ATA, accroissement temporaire d'activité, beaucoup plus élevée. L'essentiel de l'intérim, ici, sur notre CSE, ce sont des remplacements de salariés absents. Un point positif quand même pour Monsieur SMAGHUE, il y a une prise en compte au niveau national et régional d'un niveau de qualification à reconnaître plus élevé. En tout cas, il y a des promotions qui ont déjà été faites. Ça fait suite à la table ronde il y a presque une année, je n'ai plus la date en tête, mais pour moi c'était en novembre l'an dernier. Une table ronde nationale sur la situation du Matériel, vous vous en souvenez, et qui a débouché sur un relevé de décision national avec une traduction dans chacune des régions. Nous, avec notre Technicentre Hauts-de-France, nous sommes bien évidemment concernés. On a une volumétrie de promotions qui va s'étaler sur deux exercices, donc 2020 et 2021, qui a commencé et qui va se poursuivre. On est en train de définir cela avec Arnaud RAMACKERS et ses équipes et donc nous, RH, on va instruire cela. Il y a en aura probablement d'autres de la notation d'aptitudes complémentaires de fin d'année qui est en cours. Ça, je pense que vous le mesurez, Monsieur SMAGHUE. En fait, le sujet de la performance au Matériel, c'est un sujet de main d'œuvre, de nombre, on est d'accord. On s'est rendu compte qu'avec la charge de travail qu'il y a devant nous, et le COVID y est quand même pour beaucoup, il fallait renforcer les équipes. C'est ce qu'on est en train de faire et il y a un plan d'action en cours, on s'est largement exprimés là-dessus, et il y a aussi les compétences. Les compétences, c'est donner les capacités aux personnes et à l'organisation, donc c'est individuel et c'est collectif quelque part, d'être plus performants dans la manière de traiter la maintenance dans les situations où tout va bien comme dans les situations où c'est perturbé et on sait qu'en ce moment nous y sommes. Donc l'élévation des compétences, c'est vraiment l'enjeu fort de la SA Voyageurs. Ça a déjà été rappelé dans d'autres CSE par plusieurs OS. On l'avait déjà dit quand on a fait le bloc 3. Je pense qu'on reviendra dessus, je suis revenu vers

vous, Monsieur SMAGHUE, en votre qualité de président de la Commission emploi formation donc on se laissera un temps sérieux, comme on se l'est dit, en décembre pour revenir sur deux ou trois points. L'élévation des compétences passera par notamment une reconnaissance de promotions supplémentaires au Technicentre Hauts-de-France donc il y a quand même du positif côté Technicentre, je voulais le souligner. Valérie.

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Simplement pour compléter, concernant la question des intérimaires et de l'activité partielle, on applique le maintien de salaire pour les intérimaires dans les mêmes conditions que ce qu'on applique pour les salariés SNCF.

M. RABIER, Président

On a déjà eu le cas au printemps.

M. SOUIN, SUD-Rail

C'est ce qui va être marqué dans le PV ?

M. RABIER, Président

C'est ce qui est enregistré et on a déjà eu le cas au printemps dernier, Monsieur SOUIN.

M. SOUIN, SUD-Rail

D'accord. Cette réponse me va. Merci.

M. SMAGHUE, CGT

Excusez-moi, je reprends la parole si vous voulez bien, Monsieur le Président. Ma question, c'était par rapport à vos dires, les intérimaires vont être embauchés. J'imagine que c'est certains et je voulais demander quel nombre d'embauches est prévu.

M. RABIER, Président

Ce n'est pas tous, c'est certains et vous le savez. Ce sont ceux qui, effectivement, ont donné satisfaction, pour lesquels la ligne hiérarchique, les collègues, tout le monde dit que cet intérimaire est super et en plus il faut qu'il postule, il faut quand même qu'il ait envie de rester et de s'inscrire durablement à la SNCF. Vous avez des intérimaires, j'en connais personnellement, dans ma vie privée, qui n'ont pas envie d'être salarié dans une même entreprise pour longtemps. Ce n'est pas notre philosophie. Nous, quand on recrute quelqu'un en CDI aujourd'hui, on le recrute pour longtemps et on investit dans une formation souvent très lourde... quel que soit le métier. Donc si l'intérimaire est motivé et qu'il a donné satisfaction, il fait partie d'un vivier. Je n'ai pas le nombre précis en tête. Valérie, tu peux peut-être compléter et dire ce qu'on a exactement au Technicentre dans les deux mois. Il me semble que des recrutements sont prévus, y compris en début d'année prochaine.

Mme FABBRONI, Pôle emploi

On a une intérimaire qui a été recrutée le 12 octobre à Lille et on a également deux autres recrutements à venir d'ici la fin de l'année. Là, on est en train également de regarder au niveau d'une recherche d'autres intérimaires pour alimenter un vivier et

nous permettre, pour les meilleurs d'entre eux et ceux qui souhaiteront rester, d'effectivement les recruter en 2021.

M. SMAGHUE, CGT

Excusez-moi, je reprends la parole, mais je comprends bien votre fonctionnement. Vous prenez des intérimaires, vous prenez les meilleurs, je le comprends comme ça, mais pour autant il faut prévoir le nombre d'embauches et c'est un travail que l'on doit faire, on doit le faire ensemble. En fait, j'ai du mal à comprendre les réponses. Terminé.

M. RABIER, Président

Je ne sais pas ce que vous ne comprenez pas. Il y a un plan de recrutement dans tous les métiers pour notre périmètre. On a donné les résultats en préambule pour ce qui s'est déjà fait pour cette année et ça va se poursuivre, bien évidemment, dans les semaines devant nous pour finir l'année 2020 et il y en aura encore en 2021. Tout cela, c'est dans le cadre de l'élaboration du budget qui est en cours aujourd'hui et dans les semaines qui viennent. Je pressens que ça va être un budget compliqué avec la situation dans laquelle se trouve l'entreprise financièrement parlant. Il n'y a donc rien de franchement nouveau, Monsieur SMAGHUE. Il y aura des autorisations des recrutements que l'on va bien évidemment utiliser pour satisfaire les besoins de la production. Donc il y a les rentrées, les rentrées, ça peut être des recrutements et le vivier de l'intérim, pourquoi pas. Il y a aussi des rentrées par ce que j'appelle la solidarité emploi. Je l'ai déjà dit tout à l'heure, quand vous avez malheureusement un atelier à Dunkerque qui doit fermer, qui est au Techninat aujourd'hui, mais qui était finalement chez nous il n'y a pas si longtemps que ça, il y a une solidarité emploi et on est déjà en train de mettre en œuvre les principes nouveaux qui vont être prochainement déployés, on va dire industrialisés, excusez-moi le mot, avec les collègues de Dunkerque, avec des propositions de postes qui sont faites, qui sont faites dans les autres métiers avec des reconversions possibles, mais qui sont faites en premier lieu dans leur métier de base. S'il y a des besoins, moi j'ai connaissance d'un cas qui va aller à Hellemmes, quelqu'un qui est déjà compétent qui accepte une mutation, bien évidemment qu'on est tous contents parce que, lui, il est toujours dans son métier, il n'est pas forcément obligé de se reconvertir et puis on satisfait un besoin à Hellemmes. Priorité, j'ai envie de vous dire, au recrutement interne. Ça, c'est important qu'on l'ait tous en tête, la priorité au recrutement interne et c'est logique. Dans une démarche territoriale emploi, il va se passer la chose suivante, on verra moins de recrutements externes faits ici ou là avec des collègues d'autres activités ou SA maintenant ailleurs qui auraient volontiers, s'ils avaient été au courant, s'ils avaient été sollicités, pris le poste. Donc il y a bien une priorité au recrutement interne qui va davantage se mettre en œuvre. Il ne faudra pas regarder le prisme de l'emploi, de la couverture de poste, uniquement sous l'angle des apports externes, des recrutements externes, c'est important. Tout à l'heure j'évoquais le sujet de la Traction. Il y a encore deux mois, on était sur quasiment plus de 90 mises en stage et on sait que les mises en stage Traction, pour ceux qui sont du métier, c'est essentiellement du recrutement externe, on a donné les chiffres tout à l'heure, on a une dizaine d'agents en interne et plusieurs dizaines d'externes. On est en train de dire aujourd'hui, avec ce qu'il se passe, au Fret, à Voyages, on va revisiter tout cela, mais on va quand même couvrir les besoins, mais avec des apports issus de l'interne ou des départs de TER qui



n'auront pas lieu tout de suite dans le cadre du parcours pro, c'est ça qu'il faut qu'on ait tous en tête.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je pense que Monsieur SMAGHUE a terminé, la parole est à Monsieur SOUIN.

M. SOUIN, SUD-Rail

Oui, une dernière fois, merci. Écoutez, je suis sur le SharePoint sur la page TER Hauts-de-France avec une communication de la direction régionale « *Bienvenue à nos sept étudiants et agents de la relation client* ». On a donc sept jeunes gens qui vont faire une formation qualifiante, mais pour la plupart ils étaient déjà intérimaires chez nous. Il y a une petite phrase qui me choque, c'est qu'ils sont susceptibles d'être embauchés. Donc ce sont des gens qui étaient déjà au sein de nos établissements et heureusement qu'ils étaient là pour que les postes soient tenus. Ils ont la chance, tant mieux pour eux, de faire une formation qualifiante, mais ça serait bien que la phrase « susceptibles d'être embauchés » deviennent « d'être embauchés » tout court parce que ces gens-là, on sait se faire un peu de publicité sur eux en les mettant en avant donc tant mieux, tant mieux pour eux, tant mieux que l'on mette en avant la formation qui est manquante sur l'ensemble de nos métiers. Ces sept jeunes gens qui, pour la plupart, nous ont bien aidés jusqu'à présent et vont encore aider l'entreprise, donc j'espère, la moindre des choses, c'est que ça ne soit pas juste une campagne de communication sur ce sujet et qu'au final, ces sept jeunes gens, dans neuf mois, ils seront bien au sein de l'effectif dans notre cadre d'organisation et qu'on les verra encore demain, que ce n'est pas juste pour neuf mois et dans neuf mois on en reprendra 140 nouveaux et on repart pour 140. Merci à vous.

Mme FABBRONI, Pôle emploi

Les sept personnes dont vous parlez, je vérifierai après parce que je n'ai pas encore vu cet article, mais je pense que ce sont des titres AEF que nous avons recrutés et accueillis cette semaine. Donc en fait, ce ne sont pas des personnes qui étaient chez nous jusqu'à présent. Ce sont de nouvelles recrues que nous allons former et effectivement, il y a une perspective de recrutement pérenne en 2021 pour ces sept personnes sur des métiers d'AEF à la condition, bien évidemment, que tout se passe bien au niveau de la formation et de l'examen. Terminé pour moi.

M. SOUIN, SUD-Rail

Ce que j'apprécie dans l'article, c'est qu'il est indiqué « *Depuis trois ans, j'ai vécu plusieurs expériences à la SNCF en tant qu'intérimaire, je connais bien les guichets des gares de l'Avesnois. Cette formation me permettra de me professionnaliser encore davantage* ». Je pense que cette personne-là, ça fait un moment qu'elle est dans l'entreprise et qu'elle a bien tenu des postes chez nous. Donc ça serait bien que l'on donne à ces gens-là un vrai avenir chez nous. Merci.

M. RABIER, Président

Oui, c'est ce que l'on vient de dire. C'est notre stratégie également, Monsieur SOUIN. On prend beaucoup de jeunes, ce qu'on appelle des saisonniers, notamment des étudiants qui font cela pour payer leurs études et autres, on va d'ailleurs en prendre un petit peu plus sans doute à Noël pour satisfaire les besoins de production, on verra aussi le plan de transport qu'on devra faire à ce moment-là, mais en tout cas on se

met en capacité de bien donner les congés et autres aux ASCT pour la fin d'année. En revanche, ces gens-là peuvent avoir des expériences chez nous, on va dire, au titre de l'intérim sans forcément de suites parce qu'ils sont dans une trajectoire étudiante et autres. Si certains, derrière, finalement souhaitent intégrer l'entreprise via AEF, c'est un métier d'escale, tant mieux qu'ils aient déjà, je dirais, quelques prérequis dans l'entreprise. Nous, on trouve cela plutôt intéressant qu'ils aient trouvé un intérêt certain à entrer chez nous. Cela étant, il faut qu'ils réussissent la formation et qu'ils aient le titre. C'est la même chose pour la Traction. On a à peu près trois quarts de résultats positifs donc quand il s'agit d'un recrutement externe, une partie d'entre eux ne peuvent pas rester dans l'entreprise s'ils échouent à l'examen final ou même s'ils échouent dans les différentes étapes avant. Le niveau d'exigence demeure. Il n'est pas question sur des métiers de sécurité, et sur d'autres d'ailleurs, de le faire baisser. Je ne pense pas que l'on dise des choses différentes de vous, Monsieur SOUIN.

### **7) Information sur le dossier de Révision du processus de commande (phase pré-opérationnelle)**

M. RABIER, Président

Je pense qu'on a déjà un peu évoqué ce point ce matin dans les débats, dans les déclarations. Le chef de projet, vous le savez, c'est Arnaud FAUCHILLE. On vous a envoyé, parce qu'on écoute quand même un petit peu les différentes remontées, je m'adresse à Monsieur WATTEBLED qui doit sourire, on vous a envoyé la présentation qui n'est qu'une synthèse d'un dossier relativement fourni sur cette opération pré-opérationnelle que vous avez dû recevoir.

M. ROTOLO, RS CGT

Je pense qu'on vous avait demandé de reporter ce point, je vois que vous ne l'entendez pas. On aimerait demander une interruption de séance, s'il vous plaît.

M. RABIER, Président

Je vous avais répondu ce matin sur le fait que, pour moi, ce point n'était pas reporté. Ce n'est pas que je ne vous ai pas entendu, c'est qu'on est en désaccord, ce n'est pas la même chose.

M. ROTOLO, RS CGT

J'ai bien compris. On demande une interruption de séance, cinq minutes devraient suffire.

M. RABIER, Président

Entendu. On se reconnecte à 58, merci pour les représentants côté direction de vous reconnecter à 58.

*La séance est interrompue de 15h52 à 15h58.*

M. SERHANI, Relations Sociales

La direction est de nouveau présente.

M. RABIER, Président

Avez-vous une déclaration, Monsieur ROTOLO ou un autre membre du CSE ?

M. KIKOS, Secrétaire

Oui, Monsieur le Président.

M. KIKOS, procède à la lecture de la déclaration suivante :

« *Monsieur le Président,*

*Nous avons une demande unitaire, nous vous demandons de ne pas aborder le point 7 et de passer directement au point 8, s'il vous plaît. »*

M. RABIER, Président

Avez-vous fini, Monsieur KIKOS ?

M. KIKOS, Secrétaire

Oui, j'en ai terminé.

M. RABIER, Président

Merci. J'ai déjà répondu ce matin. Honnêtement, je ne comprends pas cette demande. En plus, quand on regarde les sujets production qui font quand même, depuis plusieurs CSE, l'objet de débats riches, travailler sur le pré-opérationnel, je le dis avec mes mots, sans doute moins bien que Florent MARTEL, c'est pour moi un enjeu extrêmement important et d'ailleurs vous l'avez vu, je sais que vous avez regardé les dossiers, il y a même une part d'investissement dans un premier temps en termes de postes et d'emplois avant une étape, au printemps, qui quelque part, là pour le coup sera un peu plus délicate en productivité. Pour nous, c'est vraiment un chantier important donc je ne peux pas accéder à cette demande parce que nous on commence, c'est une question de jours, et on l'a dit ce matin, si on avait déjà un service pré-opérationnel, parce qu'il existe dans d'autres régions ce service pré-opérationnel, on a eu ces débats-là quand j'étais sur Lyon il y a plusieurs années. On a eu des débats compliqués aussi parce que ça bougeait les lignes, ce n'était pas facile... mais dans les périodes de crise et nous y sommes depuis un certain nombre de mois, elles se succèdent, c'est vraiment un atout à la qualité de service, en tout cas à minimiser ce que rencontre comme difficultés les opérationnels et donc les opérateurs que vous représentez. Non, je trouve que c'est dommage qu'on ne puisse pas vous présenter ce point. En plus on a fait un travail que l'on considère fourni dans la présentation. Maintenant, si vous souhaitez que l'on passe au point 8, on passe au point 8, mais je considère, pour ma part, en ma qualité de représentant de la Direction, que ce point est traité. Nous, on a besoin, et l'actualité encore d'hier soir nous y invite encore plus, de muscler et mettre en place ce pré-opérationnel.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur KIKOS, une réponse ?

M. KIKOS, Secrétaire

Je n'ai rien de plus à ajouter que ce qui a été dit ce matin dans les différentes déclarations, dans les différentes interventions de pourquoi cette demande. Ça a été largement détaillé et argumenté. Je vous demanderai d'aborder le point 8 à la demande de toutes les organisations syndicales, s'il vous plaît.

M. RABIER, Président

Je prends acte de cette demande unitaire, je la regrette vivement et je pense que Florent MARTEL s'associe à moi parce que c'est stratégique, vous l'avez compris. Fort heureusement, tout est dans les documents, mais on aime bien échanger quand même aussi avec les gens qui font remonter les sujets. On les aura plus tard, on les a déjà eus un petit peu ce matin. On passe donc au point 8.

M. MARTEL, Directeur production

Simplement un mot, Raphaël, je l'ai déjà dit ce matin, je le redis, c'est un dispositif qui est important pour la mise en qualité de la production dont on voit bien, avec l'accélération, notamment sur les phases climatiques, vous le savez, sur les épisodes de canicule beaucoup plus sévères qu'on a connu les deux dernières années, mais également des tempêtes que nous avons très régulièrement au mois de janvier, février, même mars désormais. On voit bien que c'est quelque chose dont on a besoin. Je vous ai dit ce matin qu'on l'aurait fait indépendamment des Directions de Lignes. Donc là, par effet de posture, vous choisissez de ne pas discuter de ce point-là, dont acte. Après, vous intervenez beaucoup quand même, sincèrement, sur la qualité de production en expliquant qu'on ne faisait pas ce qu'il fallait faire, mais d'un autre côté vous ne voulez pas discuter du sujet. Après, si vous voulez, nous, on considère que l'information a eu lieu et on passe au point suivant. C'est tout pour moi.

M. SERHANI, Relations Sociales

Je confirme. Nous allons considérer que l'information a été faite et que nous continuons le processus.

## **8) Information sur le projet d'évolution de la STF**

M. RABIER, Président

Concernant le point STF, Supervision Technique de Flotte, je crois qu'il y avait un dirigeant, Monsieur GAUCHET, de la STF.

M. GAUCHET, STF

Oui, bonjour tout le monde. Je vais vous présenter le projet d'évolution qu'on vise à la STF. Celui-ci a déjà été présenté à la CSSCT Matériel du 9 octobre. Le projet d'évolution, en fait, ne remet pas en cause les principes et le périmètre de la STF qui aura toujours les mêmes missions de gestion opérationnelle, de programmation et de retour d'expérience. On a fait une réorganisation, il y a à peu près un an et demi maintenant, quand on a fusionné les deux STF ex Nord-Pas-de-Calais et ex Picardie. Du retour d'expérience qu'on a de cette organisation, on s'aperçoit qu'on a encore quelques points faibles qu'il faut qu'on améliore et c'est un peu le but de cette réorganisation. Dans le dossier que l'on vous a transmis, vous avez en page 5 un petit tableau qui représente rapidement les interfaces entre le GOF, le GATER, le GEOPS des sites réalisateurs et vous pouvez voir facilement que les deux GOF, le GOF 1 et le GOF 2, qui sont les gestionnaires opérationnels de flotte, en fait ils gèrent une quinzaine de séries de matériel roulant et en interface du côté de l'opérationnel, ils ont jusqu'à cinq correspondants, quatre GATER et un gestionnaire de moyens qui se trouvent à Clermont-Ferrand à la CPAS et côté site de maintenance, ils ont également cinq ou six intervenants côté gestionnaire de site sur Amiens, Calais, Lille, Lens et Le

Landy. La difficulté, aujourd'hui, que l'on rencontre, c'est par exemple un site qui veut faire le point du matériel sur son site, que ce soit avec le GEOPS ou avec les GATER, il est obligé, dans un cas, suivant la série d'engins, d'appeler le GOF 1, dans un autre cas le GOF 2. Ça fait de la perte de temps, de la perte d'informations et donc ce circuit-là ne fonctionne pas très bien et nous met parfois en difficulté au niveau de l'opérationnel là où il faut réagir vite. Les difficultés qu'on a, c'est la communication bien sûr entre les différentes entités et donc derrière, en fait, les charges qui se présentent à J+1, J+2, J+3 sont en fait partiellement traitées par cette perte d'informations. En réalité, l'enjeu du projet vise à rendre le GOF plus disponible vis-à-vis de ses correspondants GATER, GEOPS et COPROD qui travaillent sur un horizon assez court, je dirais de zéro à douze heures ou de zéro à dix-huit heures devant lui. Alors que moi, mon GOF, en théorie, il travaille de zéro à plus sept jours. Ce que l'on veut faire, c'est d'un côté rendre le GOF plus disponible sur le temps réel, le temps immédiat et ensuite ce qu'on veut faire c'est dédier un correspondant vis-à-vis des sites et vis-à-vis de la future cellule pré-opérationnelle qui faisait partie du point précédent pour travailler les sujets qui concernent, je dirais, la période J+1 à J+7. Comme je vous l'ai dit, ce projet n'a pas du tout vocation à faire évoluer les missions de la STF. La situation actuelle de la STF, en termes d'effectif, c'est vingt-cinq personnes. Sur ces vingt-cinq personnes réparties sur trois cellules : la programmation, la gestion opérationnelle de flotte et le retour d'expérience. Là, la réorganisation ou l'évolution de l'organisation concerne la partie gestion opérationnelle. Cette gestion opérationnelle, elle est organisée actuellement sur un 3x8 7j/7 et un roulement 2x8 5j/7. Dans les vingt-cinq postes concernant l'organisation de la STF, il y avait un poste temporaire qui était un poste de coordinateur locomotives qui avait été créé l'année dernière pour élaborer et mettre en œuvre un plan de fiabilisation des locomotives 22000 et BB 15000 et donc ce poste avait été rattaché à la STF. La situation projetée, c'est un effectif à vingt-trois et dans cet effectif à vingt-trois, il y a donc la résorption de ce poste temporaire. Dans cet effectif à vingt-trois, ce qui est modifié, dans la partie gestion opérationnelle, c'est la partie gestion opérationnelle 3x8 7j/7, celle-là va rester. Cependant, la gestion opérationnelle qui était en 2x8 5j/7 va disparaître et va être remplacée par la mise en place de cadres opérationnels qui eux seront en jour/nuit 5j/7 avec bien sûr des missions qui vont évoluer. On vous a mis, dans le tableau, à partir de la page 11, en fait les missions qui vont relever du GOF et les missions qui vont relever du cadre opérationnel sur les différents horizons. Là-dessus, ce qu'il faut bien voir c'est que la partie gestion opérationnelle GOF 3x8 aura un horizon temporel beaucoup plus réduit que ce qu'il est aujourd'hui donc on ne va pas demander aujourd'hui au GOF 3x8 de faire ce que faisait le GOF 3x8, mais sur le GOF 2x8. En effet, comme on réduit l'horizon temporel, effectivement, on arrive à réduire sa charge de travail. Donc, cette charge de travail qui est le J+1 à J+7 va être reprise par les cadres opérationnels qui sont en jour/nuit à laquelle on ajoute des missions supplémentaires, notamment la gestion des dérogations, la gestion des butées dans OSMOSE... choses qui aujourd'hui ne sont pas du ressort du GOF. Donc pour mettre en œuvre ces cadres opérationnels, il y a plusieurs impacts, impacts sur les locaux, aujourd'hui, il n'y en a pas puisque j'ai deux postes de travail sur le plateau du COP donc le poste de travail libéré par le GOF en 2x8 sera repris par le cadre opérationnel. Impact sur les roulements et tableaux de service, on vous a mis, sur la page 10 du dossier, le roulement, le tableau de service des cadres opérationnels en jour/nuit. Ce sont des choses qui ont été déjà validées

lors de la CSSCT. Ensuite, en termes d'emploi, effectivement vingt-trois postes au lieu de vingt-cinq. Je vous l'ai dit, on résorbe un poste, le poste temporaire locomotive. Le deuxième poste qui disparaît, c'est le poste de DPX opérationnel qui était un poste à la qualif F, qui était le DPX des gestionnaires opérationnels de flotte. Ensuite, les deux postes de GOF en 2x8 sont transformés en deux postes de cadres opérationnels en jour/nuit. En termes de mise en place, à la suite de la CSSCT et aux remarques qu'on avait eues, on a donc transmis, via Monsieur LAMBERT, un organigramme nominatif des postes et des agents qui occupent les postes et l'évolution que l'on veut faire de cet organigramme avec l'évolution de l'organisation. Si vous avez des questions, je veux bien y répondre. Je ne pense pas entrer trop dans les détails sachant qu'on a déjà fait une présentation. Si vous avez des questions, je suis prêt à y répondre.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Patrick. Nous avons une demande d'intervention de Monsieur SMAGHUE puis de Monsieur LAMBERT.

M. SMAGHUE, CGT

Je refais la même remarque. On a eu une commission qui a eu lieu le 9 et, je le répète, on n'a toujours pas eu le compte rendu. Donc forcément y travailler et faire une explication plus poussée, notamment sur ce sujet-là. Pour autant, y ayant participé, il y avait des remarques qui portaient sur les horaires de nuit pour les deux GOF. C'est quand même difficile à appliquer en cumulant cinq nuits. On a l'impression que ça devient chose courante. Il faut les faire, mais pour autant on n'a pas vraiment de discussions, notamment avec la médecine du travail. Je pense que ça serait intéressant d'y travailler peut-être pour l'avenir de ces postes. Après, il me semble avoir entendu un moins deux en CSSCT au lieu de trois pour le cas où un poste était sous-entendu temporaire. Pour moi, ça reste un moins trois. Là, sur le dossier présenté, je lis moins quatre. Je voulais faire la remarque de la différence, savoir si je me suis trompé encore une fois, je ne sais pas. Terminé.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci. On va prendre la demande d'intervention de Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Oui, j'ai une remarque sur la forme et sur le fond. Pour une fois, l'engagement a été tenu donc je tenais à le signaler. Effectivement, on avait demandé d'avoir un organigramme précis, ce que l'on demande à chaque dossier et qu'on n'a pas. Là, ça a été le cas. Je l'ai reçu, je l'ai envoyé à l'ensemble des mandatés et j'ai demandé à ce qu'il soit envoyé aussi à l'ensemble des élus CSE. Sur la forme, ça va être rapide puisque ce que je voulais dire a été dit par Fabien. Effectivement, on avait eu le débat sur l'augmentation des heures de nuit. C'est un débat compliqué puisqu'à chaque fois on nous rétorque que c'est avec l'aval des agents donc le débat avait porté sur pourquoi les agents acceptaient de faire plus de nuits et on en était venu sur la question salariale. On n'a pas pu avoir le débat en CSSCT puisque ce n'était pas le lieu, mais je pense que ça l'est un peu plus ici. Aujourd'hui, on vient de battre un record, on est l'entreprise quand même qui a mis en place sept années consécutives de gel de salaires. Il ne faut pas chercher plus loin pour savoir pourquoi, aujourd'hui, des agents acceptent de faire beaucoup plus de nuits. Après, ce qui avait été dit

également sur la forme du dossier, c'est que l'on peut entendre qu'aujourd'hui il faut se réorganiser. Après, ce que l'on regrette, c'est que ça se fasse toujours avec de la productivité. Même si, dans ce dossier, elle est mineure puisque c'est moins deux et avec le poste dont a parlé Monsieur GAUCHET ça fait moins un puisque c'était un poste temporaire, que les reclassements ont l'air de s'être bien passés, c'est toujours dommageable de réorganiser et de faire de la productivité même si elle est mineure. On oublie souvent les rôles de préventeurs, effectivement il manque l'avis des médecins du travail sur l'augmentation du nombre de nuits. J'en ai terminé là-dessus.

M. GAUCHET, STF

Ce que je ne vous ai pas dit effectivement sur la productivité, c'est qu'effectivement on passe bien d'un effectif de vingt-cinq postes à un effectif de vingt-trois postes donc c'est du moins deux. Dans les moins deux, il y a effectivement un poste temporaire qu'on résorbe et un poste qui en fait est transféré à la cellule pré-opérationnelle de l'activité et donc qui est neutre en fait sur le périmètre TER. Effectivement, on peut dire que c'est moins un globalement à la STF, mais ce moins un, en fait, est transféré sur la cellule pré-opérationnelle de l'activité. Le but de cette réorganisation n'est pas de faire de la productivité.

M. SMAGHUE, CGT

On a reçu un dossier de complément d'information il y a quelques jours où c'est bien stipulé moins quatre donc j'ai du mal à comprendre.

M. GAUCHET, STF

Je ne sais pas quel dossier.

M. SMAGHUE, CGT

Le poste coordinateur maintenance loc TER, il est bien résorbé. Le poste DPX opérationnel, il est supprimé. Les deux postes 2x8 sont supprimés. Ça fait bien quatre.

M. GAUCHET, STF

Oui, mais vous avez deux postes de cadres opérationnels qui sont créés. Moins quatre plus deux, ça fait deux. Dans les moins deux, il y a un poste temporaire et le dernier poste est transféré à la cellule pré-opérationnelle. Donc, au périmètre TER, c'est zéro.

M. SMAGHUE, CGT

Oui, mais sur cette équipe-là, ça fait moins deux et avec deux agents qui passent en nuit.

M. GAUCHET, STF

Ce n'est pas les agents qui passeront de nuit. Après, il y a un jeu de mise en place.

M. MARTEL, Directeur production

Attention, le périmètre de l'équipe ne reste pas constant puisqu'il y a des tâches qui intègrent l'équipe pré-opérationnelle au niveau matériel puisque le but du pré-opérationnel, c'est bien de traiter sous tous les aspects le pré-opérationnel de la production et la réorganisation visait également à absorber ce suivi spécifique sur les locs. Ce qui rendait nécessaire la création temporaire, mais que la nouvelle

organisation absorbera mieux, donc on est bien là dans une logique d'adaptation de l'organisation qui permet de revenir à un niveau normal. Donc la création temporaire n'avait pas pour but d'être pérenne, mais bien de faire le joint avec cette nouvelle organisation. Après, il y a un poste transféré donc au bout du compte, il n'y a pas de productivité sur ce projet, il faut quand même l'avoir en tête.

M. SERHANI, Relations Sociales

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Simplement, plutôt sur la forme que sur le fond, mise à part l'intensification du travail de nuit, un éternel débat, et on aurait aimé avoir l'avis des médecins, simplement sur la forme, ce qui me gêne, je ne suis pas membre de CSSCT, ce sujet a été abordé en CSSCT, n'ayant pas de compte rendu, je ne sais pas ce qu'il s'y est dit et ça pose un souci. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que l'on vous fait la remarque. Ça pose un souci, en tant qu'élus, on nous présente des dossiers qui normalement, si on prend la philosophie de la CSSCT, doivent être débattus, travaillés, décortiqués et analysés en CSSCT pour qu'ensuite, en CSE, on puisse avoir un avis un peu plus éclairé. On aura certainement un compte rendu dans quelques semaines, quelques jours ou peut-être jamais et on pourra, a posteriori, avoir un avis plus éclairé sur l'information qu'on aura déjà eue. C'est simplement sur la forme, c'est un peu gênant. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Jamais, je ne pense pas, Monsieur WATTEBLED. Je ne pense pas que vous n'ayez jamais reçu de comptes rendus.

M. WATTEBLED, CGT

J'ai dit jamais, alors, oui, il y a déjà des situations où on n'a pas reçu le compte rendu, Monsieur SERHANI. Ensuite, suite aux nombreuses remontées, on commence à avoir des comptes rendus, par moment par Madame PULMIERE ou sur un mail, mais là, pour le coup, ce n'est pas ce que je disais. Ce que je disais, Monsieur SERHANI, c'est qu'on nous présente un dossier en information en CSE et ce sujet a été traité également en CSSCT dont on n'a pas de compte rendu. C'est tout ce que je dis. Effectivement, je maintiens, il y a déjà des dossiers qui ont été passés en CSSCT sans avoir de compte rendu.

M. RABIER, Président

Pour compléter un petit peu la réflexion, Monsieur WATTEBLED, l'équipe de Karim SERHANI est en train de réaliser un retour d'expérience sur le fonctionnement du CSE et des CSSCT, l'instance avec ses commissions, en tout cas ses commissions santé et sécurité au travail. Donc on a déjà, nous, pointé des choses sur lesquelles nous ne sommes pas complètement satisfaits. Oui, dans l'idée, et je vous rejoins, la commission est là pour éclairer les élus de la plénière de telle manière qu'ils puissent se faire un avis. Cette commission, vous le savez, elle est à la main de la présidence de la direction, contrairement à d'autres commissions où c'est vous, organisations syndicales, qui avez choisi des présidents suivant les thématiques. On est toujours dans l'idée que le compte rendu on ne veut pas qu'il soit fait par la direction sans qu'il puisse y avoir un complément, une vigie, des membres de cette commission et du référent parce que ça nous semble être quand même une commission qui doit pouvoir



fonctionner et avec un compte rendu le plus, je dirais, à la fois synthétique et exhaustif possible. Il faut trouver la bonne maille, ce n'est pas enregistré, mais il doit quand même y avoir les éléments permettant de pointer les sujets qui appellent encore des travaux, les points sur lesquels où nous sommes tous d'accord... pour encore une fois éclairer quand le dossier passe en CSE. On est donc en train de regarder cela, ça fait partie des points d'amélioration dans les différents délais que l'on se donne entre les CSSCT et le CSE... Si je reprends le dossier commande, vous aviez pointé ce matin des dates qui changent et on a des mails. Pourquoi change-t-on les dates ? Parce que justement on veut donner des dossiers les plus qualitatifs possible, on veut se donner le temps aussi de pouvoir modifier, à la suite de vos remarques, un certain nombre de choses et d'arriver au CSE finalement avec le meilleur produit fini possible quand le dossier doit passer en CSE. Cela fait partie de nos sujets. Je ne dis pas que tout va bien dans le meilleur des mondes et on a encore ici ou là, les uns comme les autres, à travailler, mais on ne veut pas, en tout cas ce n'est pas la logique que je développe, passer en force un compte rendu pour être toujours dans les délais et que personne, ni le référent ni les membres de la CSSCT, n'ait pu jeter un coup d'œil, voir si globalement ça reflète bien le truc. On cherche quand même, je me permets d'insister là-dessus, à avoir un certain consensus sur ce compte rendu.

M. SERHANI, Relations Sociales

Nous avons une demande de parole de Monsieur VEZARD.

M. VEZARD, RS CFTD

Merci, Karim. Pour appuyer ce que vient de dire Xavier, je vous rappelle quand même que l'ensemble des organisations syndicales représentatives sur le CSE ne siègent pas forcément dans toutes les CSSCT. Donc pour pouvoir se prononcer sur les dossiers, sans avoir eu les comptes rendus des CSSCT en amont sur lesquelles on peut être amenés à ne pas assister, c'est très compliqué. Donc quand on entend Monsieur GAUCHET qui dit que tout a été traité en CSSCT donc il ne va pas trop revenir sur la présentation, pour notre part c'est un petit peu compliqué de réussir à tout suivre. Merci.

M. SERHANI, Relations Sociales

Merci, Sébastien. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

J'entends, Monsieur RABIER. Ça tombe bien, il est 16 h 26 et enfin vous êtes d'accord avec une de nos positions. C'est suffisamment rare pour le signaler. Moi, ce qui me gêne dans ce dossier particulièrement, j'entends Monsieur GAUCHET présenter de belle façon son projet, tout va bien. Une productivité moins deux voire de zéro parce que c'était déjà des postes supprimés, bref. Par contre, j'entends aussi une augmentation du travail de nuit avec l'impact sur la santé des agents. Le médecin n'est pas connecté aujourd'hui... donc le travail de nuit incombe aussi à l'analyse du médecin et n'ayant pas siégé en CSSCT, n'ayant pas eu de compte rendu CSSCT, j'imagine que le médecin était présent en CSSCT, ce sont des bouts qui nous manquent et ce n'est pas la première fois que ça arrive. Je vais reprendre une formule qu'avait mon camarade Alexandre qui disait « vous voulez toujours aller trop vite ». J'entends bien qu'il ne faut pas bâcler les comptes rendus. Dans ce cas-là, vous pouvez aussi passer les dossiers après ou alors faire la CSSCT avant, vous arranger

pour qu'on ait au moins tous les éléments. On a déjà énormément perdu d'analyses et d'instances avec la mise en place des CSE. Moi, je pose une question brute, à quoi sert la CSSCT pour les élus CSE que nous sommes si on n'a pas les éléments de ce qu'il s'est dit en CSSCT ?

M. SERHANI, Relations Sociales

En ce qui concerne l'absence du médecin, le médecin était connecté ce matin, mais il a dû se déconnecter, car il avait des visites médicales à assurer aujourd'hui. Terminé pour moi.

M. RABIER, Président

J'ai pris le point, Monsieur WATTEBLED et Monsieur VEZARD.

M. SERHANI, Relations Sociales

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

M. RABIER, Président

Écoutez, je vais clôturer ce CSE. Conformément à ce qu'on a dit ce matin, dès qu'on a un peu plus d'informations, et je pense que ça va aller très vite dans la soirée et demain... on essaiera de vous faire un envoi récapitulatif des différentes modalités, notamment les papiers... On est en train de trouver, parce qu'on sait qu'il y a déjà des gens ce soir, le sujet est immédiat, on le sait bien, en reprenant de « vieilles formules » du printemps où il n'y a pas marqué « couvre-feu » puisque celle du couvre-feu ne convient pas, dans l'attente qu'on ait les bonnes attestations de l'employeur qui vont sans doute sortir demain. En tout cas, ce sont les informations que j'ai eues tout de suite. L'ordre du jour, pour Monsieur le Secrétaire, il est fixé normalement lundi et on le fera, puisque nous sommes consignés à domicile pour les emplois qui le permettent, on le fera, je vous propose, par Teams. Je pense que l'on vous enverra un lien. Je vous souhaite à toutes et à tous une bonne fin de soirée et à bientôt.

*La séance est levée à 16h30.*