

Comité social et économique TER Hauts-de-France

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 25 MARS 2021

Présents :

DIRECTION

M. RABIER, Directeur des Ressources Humaines et de la Transformation	Président
M. SERHANI, Responsable Département Relations Sociales	Assesseur
M. MARTEL, Directeur production et Matériel	
M. PERCEBOIS, Responsable pôle prévention	
Dr. CREVEL, Médecin	
Mme CARO, Direction de lignes Paris – Hauts-de-France	
Mme FRULEUX, Direction de lignes Lille – Littoral	
M. NICOLLET, Direction de lignes Lille – Artois-Douais	
M. DELATTRE, Direction des opérations	
Mme THIEBAUT, Relations sociales	
Mme BULTHE, Relations sociales	

ÉLUS DU PERSONNEL

TITULAIRES	OS	Exc/Présent	SUPPLÉANTS	<u>OS</u>	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	
Mme BASSEZ	CGT		Mme DINGEON	CGT	
M. SMAGHUE	CGT		M. BERTHEVAS	CGT	
Mme MAHIEUX	CGT		M. WARTELE	CGT	
M. ESPINOUSE	CGT	E	M. GOMET	CGT	
Mme BOUKREDIA	CGT		Mme KOURKOUZ	CGT	
M. HOUEL	CGT	E	M. PARJOUET	CGT	V
M. LAMBERT	SUD-Rail		M. MALANSKA	Sud Rail	V
M. FRANÇOIS	SUD-Rail	E	M. TACHEVIN	SUD-Rail	

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

REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

Mme CARON	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
Mme DEBAST	UNSA Ferroviaire	Union nationale des syndicats autonomes fédération des cheminots
M. HAVET	FO	FO
M. VÉZARD	CFDT	Fédération des cheminots CFDT

Ordre du jour de la réunion du Comité social et économique
du jeudi 25 mars 2021

1) Approbation des PV du CSE du 25 février	34
2) Informations de Monsieur le secrétaire	37
3) Informations de Monsieur le trésorier	38
4) Informations de Monsieur le président	38
- Point d'actualité COVID-19	38
- Information sécurité	38
- Information sur la régularité	38
- Informations commerciales	40
5) Échanges dans le cadre de la consultation sur la politique sociale de l'entreprise, les conditions de travail et l'emploi en vue du vote du cabinet d'expert-comptable assistant les élus du CSE TER HDF pour cette consultation	46
6) Point SSCT (1^{er} trimestre 2021)	48
7) Information sur l'évolution des escales en gares de Beauvais, St Pol, Étaples, Montreuil, Hesdin, Lens, Arras et Valenciennes	61
8) Questions/réponses	84

La séance est ouverte à 9 h 33.

M. RABIER, président

Bonjour à tous ceux qui viennent de se connecter. Je vous propose d'ouvrir cette séance du CSE du 25 mars et nous allons procéder à l'appel en commençant, comme d'habitude, par la délégation CGT.

M. SERHANI, relations sociales

Madame CARON.

Mme CARON, RS CGT

Je suis prête dans deux secondes.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord, Christiane.

Mme CARON, RS CGT

Excusez-moi pour l'attente. Bonjour tout le monde. Pour la délégation CGT, nous avons Madame Christelle CORBIN, Madame Delphine BASSEZ, Monsieur Xavier WATTEBLED, Monsieur Jérôme DECLERCQ, Monsieur Alexandre KIKOS, Monsieur Ludovic FOURNIER, Monsieur Didier PARJOUET, Madame Laetitia MAHIEUX, Monsieur Fabien SMAGHUE et Madame Fatima BOUKREDIA.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Christiane. Pour la délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Bonjour à tous. Pour la délégation SUD, nous avons Maxime LENFANT, Marc LAMBERT, Mélanie RONGIER-JORE, Vincent EUDELIN, Mickael MALANSKA, Sylvain PLATEAUX et Loïc SOUIN.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Bonjour à toutes et tous. Pour la délégation UNSA Ferroviaire, nous aurons Monsieur TOURNAY Jean-Jacques, Monsieur MIENS Stéphane, Madame CORNET WIART Sandrine, Monsieur HONVAULT Philippe, Madame LE SAINT Hélène, Madame COQUERIAUX Agnès et Madame DEBAST Pauline en tant que RS. La délégation UNSA Ferroviaire est au complet.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Pauline. Pour la délégation FO ?

M. HAVET, RS FO

Bonjour, Karim. Pour FO, nous aurons donc Madame DEDISSE, Madame ALEXANDRE et moi-même en tant que RS.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord, merci. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Bonjour à tous. La délégation CFDT est composée de Madame MANIER, de Monsieur TAILLEZ et de moi-même, Sébastien VÉZARD.

M. SERHANI, relations sociales

Merci.

M. RABIER, président

Merci. Avant de vous laisser la parole pour les déclarations liminaires, je vous avise qu'il y aura bien des votes au travers de ce CSE pour le PV tout à l'heure et également dans le cadre du point 5. Nous utiliserons l'application MyOS comme nous l'avons déjà fait précédemment, pour que tout cela soit bien au clair avec vous au niveau technique. Je laisse la parole aux délégations pour écouter leurs propos liminaires.

M. SERHANI, relations sociales

On t'écoute, Christiane.

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

Monsieur le président,

Les jours et les mois se suivent et, malheureusement, se ressemblent. La pandémie ne cesse pas, les décisions gouvernementales ne s'améliorent pas, les choix stratégiques de l'entreprise ne changent pas. Le résultat est plutôt clair : le moral des Français et des cheminots est au plus bas. Cela fait plus d'un an que le monde vit sous le joug du virus. En France, les mesures sanitaires, couvre-feu, confinement et reconfinement rythment le quotidien. L'incohérence des décisions, les injonctions contradictoires des mesures et la gestion catastrophique de la vaccination exacerbent la colère. Au-delà de la complexité à endiguer cette pandémie, il est important de rappeler que les mesures visant à réduire drastiquement les moyens de l'hôpital public depuis de nombreuses années ont aggravé la situation. Le manque de moyens dévolus à la recherche est également un problème. Aucun laboratoire français n'a été en mesure de découvrir un vaccin. Au pays de Pasteur, c'est fort de café. Tout ceci résulte des politiques menées depuis de nombreuses années. Faire de l'argent et gérer le risque, voilà où nous en sommes. Les services publics sont essentiels aux citoyens. Encore faut-il y mettre les moyens. Ce que nous vivons sanitaire, nous le vivons également à d'autres mesures et conséquences dans les autres services publics : l'énergie, l'enseignement, le transport, l'eau. Ce sont autant de services publics essentiels, mais voués, pour certains, à la tentation de grands groupes privés. Certains ont annoncé il y a quelques années que grâce à la concurrence et la fin du monopole public, la facture des Français allait fortement baisser.

Force est de constater qu'il n'en est rien, bien au contraire. Avec, en prime, une multitude d'entreprises plutôt opaques avec des conditions de travail fortement dégradées pour les salariés et un service, comment dire, pas des plus optimal. Oui, le service public est essentiel. Oui, il doit être préservé. Oui, il doit être développé. Dans le ferroviaire, la grande idée libérale : mise en œuvre de la concurrence pour casser le monopole public. Riche idée, mais pas vraiment innovante. Ce n'est qu'un

copier-coller de ce qu'il s'est produit dans l'énergie ou dans les télécommunications, par exemple. Mêmes méthodes, mêmes effets et mêmes problèmes. La CGT le clame haut et fort, la concurrence n'est pas la solution, c'est le problème. Elle ne sert qu'un seul objectif : favoriser le dumping social entre les salariés des différentes entreprises de la branche voire au sein même des entreprises comme cela pourrait être le cas à l'intérieur du groupe SNCF si nous les laissons faire. En effet, la direction SNCF porte la création de filiales pour répondre aux appels d'offres (TER, TET...) dans lesquelles les cheminots de la SNCF pourraient être transférés suite à la mauvaise loi votée en 2018. La direction met donc en œuvre l'autoconcurrence ! Tout ça pour ça ? À l'échelle de la branche ferroviaire, le patronat oriente les négociations de la convention collective nationale avec en permanence cet objectif en tête, quitte à les conduire à l'échec avec l'appui de certaines organisations syndicales, comme ce fut le cas début 2020 sur le volet classification/rémunération. C'est donc l'État qui pourrait se substituer à la négociation et ainsi légiférer.

Quel intérêt d'ouvrir les lignes à la concurrence ? À qui profite le crime ? L'argent public doit être au service public et non au service de grands groupes avides de fonds publics. La CGT considère donc indispensable que l'État donne des moyens à la SNCF pour relancer le Fret, mais aussi les trains d'équilibre du territoire, les TET, et les trains de nuit. Elle revendique également des moyens pour soutenir les trains express régionaux et le Transilien en Île-de-France avec la SNCF comme opérateur unique. D'ailleurs, sur ce sujet de la concurrence et pour ce qui nous concerne en Hauts-de-France, la CGT rappelle qu'elle combattra jusqu'au bout ce dogme. Privatiser le réseau régional est une vraie mauvaise idée. La communication du Conseil régional, axée essentiellement sur la mauvaise qualité du service actuel, ne les fait pas grandir certes, mais affecte fortement le moral des cheminots. Être montré du doigt n'est pas plaisant, être décrié à coup de tweets ou d'articles l'est encore moins. Les cheminots ne sont pas responsables de la mauvaise qualité de service. Ils font ce qu'ils peuvent avec ce qu'ils ont à disposition pour effectuer leur travail. Oui, les responsables politiques sont responsables de ce marasme de par leurs diverses réformes, pompiers pyromanes en quelque sorte. Oui, l'entreprise est également responsable de ce service de plus en plus dégradé en raison de trop nombreuses restructurations et réorganisations qu'elle a mises en place depuis de longues années.

La CGT revendique toujours et plus que jamais le retour d'une entreprise intégrée publique et au service du public. Cette politique désastreuse menée par l'entreprise rend malades les cheminots. Pour ce qui nous concerne, au TER Hauts-de-France, l'ambiance n'est pas non plus au beau fixe, tant s'en faut. La marmite bout, l'explosion est proche. Chaque dossier, pratiquement, que vous nous présentez en instance repose essentiellement sur de la productivité. L'organisation, la production et les conditions de travail passent après le gain financier à réaliser. Est-ce cela le Nouveau Monde ou le monde d'après ? Désolé, nous ne voyons pas la différence avec le monde d'avant. La CGT réitère sa demande de geler les restructurations immédiatement. À la Traction, la CGT a initié une pétition pour la revalorisation de la prime Traction. Depuis de nombreuses années, la rémunération des conducteurs, CRML, CRTT, CRL, comme celle de l'ensemble des cheminots, est gelée. À cela s'ajoute la stagnation ou la baisse de leurs primes de travail liées aux fluctuations de la charge de travail. Le système de calcul est très opaque et permet à la direction de s'en servir comme outil managérial pour favoriser ou pénaliser nos roulements. Ce

Le système étant à l'agonie malgré les artifices que veut mettre en place la direction, la CGT revendique la mise en place d'un nouveau mode de calcul. En ce sens, nous exigeons une revalorisation de la prime de Traction pour l'ensemble des conducteurs, une simplification du système permettant à chaque ADC de contrôler sa prime. L'instauration d'une prime de base garantie versée pour chaque journée, la prise en compte de la durée des amplitudes, du temps en tête des trains et du travail de nuit pour le calcul de la prime, réduire les écarts entre la plus basse et la plus haute prime de Traction, une meilleure rémunération en cas de maladie ou descente de machine. Ensemble, exigeons la revalorisation de la prime de Traction de tous les conducteurs.

Chez les ASCT, à l'instar de l'ensemble des cheminots, on subit aussi une sixième année de gel salarial et ils s'apprêtent à voir un exercice de notations 2021 se durcir encore un peu plus au regard de la chute des effectifs et des embauches hors statut depuis le 1^{er} janvier 2020. Dans le même temps, ils subissent quotidiennement, comme les conducteurs, les conséquences d'une crise sanitaire violente sans précédent et des dispositions prises pour y faire face. Les conditions de RHR largement dégradées nécessitent l'intervention récurrente des militants de la CGT pour garantir aux agents un niveau acceptable de repos hors résidence. Nous vous demandons de répondre aux revendications légitimes des ASCT en matière de rémunérations, de conditions de travail et de déroulement de carrière. Nous vous demandons de remettre la sécurité, la sûreté des trains et des usagers au cœur des missions des ASCT.

Nous vous demandons de tout mettre en œuvre afin de rétablir de bonnes conditions de RHR pour l'ensemble du personnel. D'ailleurs, la CGT vous avait fait des propositions concrètes pour la restauration par exemple. Commander un repas en même temps que prendre en compte son service ne semble pas insurmontable pour la direction et pourtant... Les cheminots continuent de transporter jusqu'à trois repas dans leur sacoche. Intolérable et inadmissible. C'est un manque évident de considération envers ces agents. Intolérable et inadmissible sont les termes qui nous viennent dès lors que l'on parle emploi. La CGT, à de nombreuses reprises, vous a alertés sur les problèmes récurrents que rencontrent les ADC et les ASCT de notre région. Le 28 octobre 2020, une réunion de concertation s'est même déroulée. Les points de désaccord persistant, la CGT a été contrainte de déposer un préavis de grève en date du 18 décembre 2020 avec pour points : apport immédiat d'ASCT, embauche de CDD, intérimaires et mise en place d'écoles pour pallier le sous-effectif, arrêt des circulations en EAS, arrêt des modifications de journées ADC et ASCT, mise en place de réserves ASCT, arrêt des pressions managériales sur les ADC refusant l'EAS, mise en place de solutions améliorant les RHR.

Depuis le mois d'octobre 2020, la CGT vous alerte et rien n'est fait. Belle preuve d'un dialogue social constructif et de qualité. Toujours sur l'emploi, le dossier escale d'aujourd'hui est dans la continuité de votre projet de purge cheminote. Vous réorganisez et en même temps vous diminuez le nombre de cheminots d'une bonne dizaine sur quelques gares. Salaire, emploi et conditions de travail. Augmenter les salaires, conserver et améliorer les facilités de circulation. La question salariale est au cœur des préoccupations des cheminots. Depuis la première réforme ferroviaire de 2014, les cheminots subissent le gel de leur salaire. 2021 doit marquer leur dégel. Sans attendre, la direction doit ouvrir de véritables négociations salariales et entendre les revendications des cheminots portées par la CGT. Qu'il s'agisse de l'augmentation

générale des salaires, de la revalorisation des primes de travail, de l'intégration des EVS ayant trait à la qualification dans la prime de travail, de la refonte du système de primes de Traction, de la mise en place d'un véritable treizième mois pour tous. Concernant les facilités de circulation, nous exigeons leur maintien, leur développement, l'arrêt de leur dématérialisation et notre refus d'y appliquer une fiscalisation.

C'est pourquoi la CGT appelle les cheminots, le 29 avril, à la manifestation à Paris. Nous remettrons à la direction SNCF les pétitions salaires et facilités de circulation initiées par la seule CGT depuis plusieurs mois. Nous ferons comprendre au ministre des Transports et à la direction que le ras-le-bol est à son maximum. Développer le train public de voyageurs et de marchandises, dénoncer la concurrence, gagner des droits sociaux pour tous les cheminots, dégelés les salaires, ils devront l'entendre. À cela, je vais ajouter qu'il y a eu, hier, une agression d'un ASCT avec dix jours d'ITT donc j'espère que nous allons l'évoquer aujourd'hui.

Merci de votre écoute.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Y a-t-il une déclaration SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Oui, il y aura une déclaration SUD.

M. SERHANI, relations sociales

On vous écoute.

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

Monsieur le président,

Avant de rentrer dans le vif de notre déclaration, nous tenions à vous exprimer nos pensées sur la énième agression vécue hier, une de trop. En refusant les mesures immédiates portées par le référent CSSCT suite à son DA, vous vous rendez responsables de tels actes. Oui, nous sommes redondants sur le sujet et l'assumons. Réagissez avant que nous ayons à faire une minute de silence dans cette instance. Nous vivons depuis un an dans une situation sanitaire qui complique la vie de toute la population, de notre région, du pays, mais également, et pour la première fois de l'histoire, de l'ensemble de la planète. Depuis un an, notre organisation syndicale est intervenue dans tous les CSE et au plus haut niveau de l'entreprise pour faire appliquer des mesures sanitaires permettant de réduire le risque d'infection au travail, la sécurité des usagers, mais également sur les mesures de rémunérations dues aux salariés qui ont subi une grosse perte de rémunération dans le premier semestre 2020. Cette perte se réduisant par la mise en œuvre de plusieurs mesures négociées. Elles ne prennent pas en compte l'investissement dont on fait preuve tous les cheminots afin d'assurer le service public ferroviaire. Ce même service public que nos gouvernants et nos dirigeants ont bien souvent l'habitude d'oublier dans leur prise de décisions. Le transport de marchandises et des personnes a démontré toute sa place et les cheminots leur professionnalisme et leur place dans le système économique, mais les premiers émois d'une population confinée n'ont pas été à destination des cheminots. Les premiers remerciements du gouvernement les auront

également oubliés dans la longue liste des salariés en première ou seconde ligne. Il ne restait plus que l'espoir que notre direction reconnaisse leur investissement. Aucune preuve forte du soutien de la direction n'a été faite à destination de celles et ceux qui produisent chaque jour. Celles et ceux qui n'auront jamais été protégés par du télétravail réclament aujourd'hui plus de reconnaissance. Celles et ceux qui compensent chaque jour les manques d'effectifs réclament aujourd'hui du personnel. Celles et ceux qui subissent vos restructurations incessantes réclament aujourd'hui l'arrêt de ce morcellement de l'entreprise que vous réalisez. Celles et ceux qui s'inquiètent pour leur avenir face à l'ouverture à la concurrence du transport de personnes réclament aujourd'hui des réponses de la part de l'entreprise sur son positionnement. Celles et ceux qui doivent s'adapter aux règles sanitaires réclament aujourd'hui des mesures fortes pour garantir leur santé au travail et des conditions de RHR dignes. Celles et ceux qui sont en contact chaque jour avec les usagers réclament les arrêts des circulations en EAS, des équipes renforcées en gare et à bord des trains. Celles et ceux qui permettent à ce que votre rémunération soit payée réclament de fortes mesures salariales exceptionnelles. Celles et ceux qui dans des ateliers, les gares, les guichets, les trains et les services transverses font la SNCF réclament que vous arrêtiez de les dénigrer.

Le trop-plein est atteint et les cheminots et cheminotes n'acceptent plus cette vision que vous portez de l'entreprise et de leur métier. Les agents train ont par deux fois démontré fortement ce mécontentement et même là, vous n'avez apporté aucune mesure forte. Devant ce constat, SUD prend ses responsabilités. Une DCI multiservice vous a été déposée ainsi qu'un préavis pour les ASCT faisant suite à votre attitude sourde à leurs légitimes revendications. Deux journées d'action fortement suivies, comme quoi notre organisation sait prendre ses responsabilités pour les cheminots et n'a pas besoin des leçons de certains sur la construction d'une grève. Nous exigeons aujourd'hui que les ASCT soient écoutés, respectés et entendus sur l'ensemble de leurs revendications portant sur les thèmes suivants : la sûreté, la sécurité, les effectifs, la rémunération, l'évolution de carrière, les conditions de travail, les conditions de vie au travail, le management, la formation. Monsieur le président, la maison brûle et pas que chez les ASCT. Sans réponse de votre part et par des actes forts, c'est un brasier auquel vous allez devoir faire face. À peine le dossier GM voté, nous avons enchaîné sur le projet lié à la mise en œuvre d'une nouvelle dynamique pour l'encadrement de proximité au sein du TER Hauts-de-France. Ce dossier, tant sur la forme que sur le fond, n'a laissé aucune autre possibilité aux mandatés de la CSSCT mutualisée que de déposer un droit d'alerte.

La façon dont est traité ce dossier avec pas mal de manquements et approximations va générer, chez le personnel concerné, des RPS. De plus, nous apprenons au fil de l'eau que des postes sont déjà proposés à certains. Le jeu des chaises musicales est déjà en place sans présentation dans nos instances. Si cela ne suffisait pas, un dirigeant se permet de tenir les propos suivants : « avec ce projet, les managers vont enfin bosser ». Dans le privé, les managers ont beaucoup d'agents sous leur coupe et ça ne les tue pas. Les vendeurs vont devoir devenir autonomes. C'est le même qui a conseillé aux ASCT de Béthune d'aller à la concurrence, car lui, il en vient et c'est bien mieux. N'y a-t-il que les agents de l'exécution qui sont soumis au Code de déontologie ? Ce dirigeant peut repartir dans le privé s'il le souhaite, mais peut-être tenons-nous là le futur responsable de la filiale Keolis en cas de gain de marchés. C'est une période suffisamment difficile que nous vivons avec le contexte d'ouverture

à la concurrence et la crise sanitaire. Les agents SNCF n'ont pas besoin d'entendre de tels discours. Nous avons eu des débats sur l'arrivée de collègues d'Eurostar. Nous tenons à rappeler ici que nous dénonçons les mesures d'accompagnement financier qui sont proposées aux collègues hors réglementation. Ces éléments sont de source sûre et fiable. Si vous voulez attiser encore plus la colère des ASCT du TER, continuez comme cela. Nous ne ferons pas plus long. Avec les cheminots, nous sommes passés des paroles aux actes. À vous de jouer !

La délégation SUD-Rail.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Rémy. Y a-t-il une déclaration UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Oui.

M. SERHANI, relations sociales

On t'écoute, Pauline.

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

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les élus,

Le calendrier de la libéralisation du transport ferroviaire est connu de tous. Il se précise au fil des mois. L'UNSA Ferroviaire ne cesse d'informer, notamment via son magazine, sur les modalités de transfert des agents concernés, sur les appels d'offres qui sont proposés aujourd'hui par les autorités organisatrices, sur les lois et décrets qui font l'actualité du ferroviaire. Notre organisation syndicale échange depuis plusieurs mois maintenant avec les opérateurs ferroviaires alternatifs, probables concurrents, ainsi qu'avec la direction de SNCF Voyageurs et également au travers des différentes instances qui s'offrent à nous. Nous l'avons dit et redit, l'UNSA Ferroviaire souhaite que cette libéralisation du rail, même si nous n'y sommes bien évidemment pas favorables, soit la plus juste possible et qu'elle ne soit pas synonyme de régression sociale pour l'ensemble des agents que nous représentons. Loin de toute idéologie, nous y travaillons au quotidien, notamment via la construction d'une branche ferroviaire offrant le socle de garanties sociales pérennes et durables dans tous les domaines qui composent l'agenda social. Concernant le futur transfert des personnels cheminots, les opérateurs privés nous rassurent en disant qu'ils feront appel au volontariat.

C'est effectivement ce sur quoi nous nous sommes battus et qui figure aujourd'hui dans la loi. À ce propos, Jean-Pierre FARANDOU l'a dit, et nous le rappelons pour celles et ceux qui ne connaissent pas ou connaissent mal la relation des délégations du service public, c'est aux régions, en tant qu'autorités organisatrices, de dire combien il faut d'agents pour l'exploitation de nos services dans nos trains et dans nos gares TER. Ce n'est pas à la SNCF de le faire. Cette ambiguïté qu'il faut enlever met l'entreprise dans une situation délicate. Oui, c'est vrai, nous sommes inquiets, car la SNCF n'a pas encore identifié les agents dans les régions concernées. C'est-à-dire ceux qui sont affectés à plus de 50 % aux lots ouverts à la concurrence. C'est du devoir de l'entreprise d'anticiper ces questions afin que les agents ne soient pas mis devant le fait accompli. Ils peuvent compter sur l'UNSA Ferroviaire pour que ces

questions soient posées sans relâche à la direction. D'ailleurs, l'UNSA Ferroviaire s'interroge toujours sur les items sur lesquels la SNCF travaille pour valoriser sa valeur ajoutée par rapport aux concurrents. Les opérateurs privés, eux aussi, affirment qu'ils feront mieux dans tous les domaines. Tous les opérateurs affirment qu'ils se battront contre la SNCF sur le terrain de la qualité de service. Les cahiers des charges sont confidentiels aujourd'hui et nous le déplorons. Sur quoi vont porter en priorité les différents appels d'offres ? Le prix ? La qualité ? Le mieux ? Le moins-disant ? Il est prévisible que les autorités organisatrices recherchent, au travers de leur cahier des charges, des offres performantes et équilibrées entre la qualité et le prix. C'est ce que nous affirment les exécutifs régionaux et le président de la SNCF, mais lorsque la concurrence sera bien installée, la bataille se fera bien évidemment sur le prix dans une logique de fin de péréquation économique. Nous savons très bien que la concurrence, pour être effective, s'appuiera à moyen et long terme sur le tarif. Dans un contexte de fin de croissance économique, les acteurs du ferroviaire risquent d'aller à la facilité en ayant un objectif d'allègement de la facture TER. Sur quoi se fera cette réduction de prix ?

Enfin, nous devrions plutôt dire « sur qui ». La concurrence signifie que les entreprises ne pourront plus dégager de marges assez fortes pour leur permettre de leur assurer une autonomie d'exploitant et c'est déjà ce à quoi nous assistons malheureusement. Une concurrence entre entreprises, oui. Une concurrence entre salariés, non. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous nous battons activement au sein de la branche ferroviaire. Plus localement, nous revenons sur le manque d'information des cheminots du TER Hauts-de-France et prenons connaissance, à la lecture du Journal du dimanche du 21 mars, que la présidence du groupe Keolis, Madame Marie-Ange DEBON, a engagé ses équipes sur deux projets d'ouverture à la concurrence : Grand Est et Hauts-de-France. Sans doute pouvez-vous nous en dire plus. Nous aimerions également évoquer l'humain. L'entreprise en parle très souvent auprès des équipes. Depuis quelques années, nous observons que le fossé se creuse entre les cheminots qui ont aujourd'hui 40 ou 50 ans et qui sont ceux qui sont aux manettes et qui sont les plus expérimentés et les jeunes générations que l'on surnomme génération Z, ceux qui sont nés à partir de 97. Les jeunes nous rétorquent souvent qu'ils viennent pour un salaire. La passion et l'envie, ils nous en parlent en troisième ou quatrième position. Enfin, c'est une réaction normale au vu du contexte économique présent, nous ne pouvons pas leur en vouloir. L'UNSA Ferroviaire, consciente de ces mutations, est très attentive à ces thématiques macro-économiques qui modifient radicalement le monde du travail et notre approche face aux nouveaux défis du quotidien. On constate également sur le terrain ou dans nos établissements un autre problème qui s'accroît. Il y a une fracture identitaire entre les établissements des différentes SA et SAS du groupe.

Nous ressentons de plus en plus de cloisonnement entre les établissements issus des SA. Au-delà des écarts salariaux que creuse une nouvelle fois SNCF Voyages en accordant des mesures supplémentaires à ses seuls opérateurs de maintenance, le meilleur exemple, c'est le niveau d'intéressement aux résultats versé aux agents différent selon que l'agent appartient à la SA de tête, SNCF Voyageurs, Réseau, Gare & Connexions. D'ailleurs, niveau intéressement, plus élevé lorsque la SA à laquelle ils appartiennent est endettée. Pourtant, c'est bien cette synergie entre sociétés anonymes qui permet de dégager des résultats économiques de l'entreprise. Concernant le télétravail, son avenir et son développement dépendront de ses

conséquences sur la productivité des salariés. La perspective de gains de rentabilité pourrait décider les employeurs à promouvoir cette pratique à grande échelle. C'est d'ailleurs pour cela que le projet flex office se multiplie dans le GPF. Qu'en est-il sur notre périmètre ? Ces projets consistent à valoriser le télétravail moyennant un abandon de poste dédié. Cela permet à l'entreprise d'économiser sur l'immobilier. Selon les économistes, il varie entre 5 et 30 % en fonction du nombre de jours télétravaillés dans la semaine selon que l'échantillon porte sur des salariés volontaires bien équipés qui gagnent en qualité de vie, en temps économisé dans les transports ou au contraire sur les salariés contraints de télétravailler dans l'urgence. C'est pourquoi nous souhaitons définir un cadre protecteur tout en laissant une marge de manœuvre et le choix aux personnes concernées : les salariés. Enfin, suite à la crise sanitaire, de nombreuses réorganisations sont annoncées sur l'activité : vente, escale, tous les services y passent. Pour l'UNSA Ferroviaire, ces nouvelles réorganisations sont incompréhensibles. L'entreprise doit arrêter de justifier ces réorganisations par la crise sanitaire ou par l'ouverture à la concurrence. Il serait plus judicieux de se préparer à reconquérir tous les marchés plutôt qu'à les abandonner.

À la lecture du dossier sur la régularité présenté ce jour, nous regrettons que la mise en place des DDL dont l'objectif était notamment d'améliorer la qualité de service ne produise pas les effets escomptés. C'est particulièrement le cas pour le siège de la DDL de Paris Hauts-de-France situé à Paris Nord censé être un gage de réactivité qui, in fine, ne fait pas ses preuves alors que les cheminots ont souffert et souffrent toujours de cette réorganisation et du morcellement du territoire.

Merci de votre attention,

La délégation UNSA Ferroviaire.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Y a-t-il une déclaration FO ?

M. HAVET, RS FO

Non, rien pour nous.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Y a-t-il une déclaration CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

Oui, Karim.

M. SERHANI, relations sociales

On t'écoute, Sébastien.

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

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs les élus et représentants syndicaux,

Une année s'est écoulée depuis le début de la crise sanitaire. Triste anniversaire nous direz-vous. Une année d'inquiétude, de peur, de pertes. Perte d'êtres chers, perte de salaire, perte de repères personnels et professionnels. Le contexte pesant et anxiogène de la crise sanitaire qui s'est enracinée dans la durée génère de l'angoisse et un mal-être important pour de nombreux agents du groupe public SNCF. Si

l'année 2020 a permis à certains de réfléchir, de réorienter leur vie professionnelle et personnelle, il demeure une constante dans l'entreprise : cette sacrosainte habitude de ne pas trop en offrir à ses salariés voire de leur en retirer. Parlons un peu de production. Les agents en production font face à une détérioration importante de leurs conditions de travail alors même que l'obligation de production s'impose et surtout repose sur l'engagement sans faille des salariés depuis un an. Plutôt que de les prémunir des risques, la direction ne cesse de confronter les agents à des contradictions majeures. Quelles contradictions, nous direz-vous. Pour les roulants, ADC, comme ASCT, ils sont confrontés à des difficultés quotidiennes en lien avec l'accès aux locaux de coupure, de l'hébergement et de la restauration. Ils sont également victimes d'isolement. Dans le même temps, 250 restaurants routiers sont ouverts sur le territoire national. Autre contradiction côté ASCT, au-delà des problématiques d'équité d'hébergement et de restauration, vous ne pouvez plus ignorer la tension qui gronde au sein de la profession. Sur le volet sanitaire, les journées se suivent et se ressemblent.

La pression que vous mettez sur les agents pour les contrôles à bord est plus que malsaine. Avant de songer à la rentabilité, il faudrait regarder de près le taux d'occupation et la mise en sécurité de vos agents. Oui, ne vous en déplaise, en cas de fort taux d'occupation, les ASCT ne sont pas du tout en capacité d'appliquer des préconisations de la fiche pratique COVID-19 pourtant éditée par la SA Voyageurs. Nous vous demandons une nouvelle fois de laisser l'appréciation à l'ASCT de contrôler et de ne pas objectiver pendant la crise sanitaire sur ce sujet. Nouvelle contradiction, toujours à bord, nous avons bien appris la leçon, les trains ne sont pas des lieux de contamination. À ceci près que les trains circulent aussi sur des créneaux correspondant aux horaires de repas. La distanciation sociale a été augmentée à deux mètres dès lors que le port du masque est impossible. Lorsque les clients se restaurent collés-serrés, qu'advient-il de l'adage ? Parlons du télétravail. La situation l'impose, mais nous revendiquons de justes compensations. Les agents en télétravail intégralement ou plusieurs jours par semaine rencontrent des difficultés et sont soumis à une incertitude qui pèse lourd. Même si un retour en présentiel est autorisé une journée par semaine pour ceux qui en expriment le besoin, cette unique journée est loin d'être suffisante pour endiguer les effets néfastes d'un télétravail subi qui doit parfois être exercé dans des conditions inadéquates et qui a rompu en grande partie le lien social.

Aucune mesure n'a été mise en place pour compenser les charges qui, en temps normal, sont supportées par l'employeur. Le télétravail en situation de crise est également associé à de nombreuses réorganisations toujours en cours avec pour conséquences des collectifs de travail brisés, des agents surchargés par l'accumulation de téléconférences, des amplitudes de travail pas toujours très réglementaires... Enfin, l'épuisement psychologique et physiologique inhérent à cette situation de télétravail imposé et hors-norme touche une part de plus en plus importante de salariés. Les mesures issues du nouveau protocole sanitaire réinterrogent celles déjà mises en œuvre, sont source d'inquiétude et ne sont pas toujours correctement mises en place. En lien avec le télétravail, plusieurs alertes sont remontées au niveau national quant à la recrudescence de projets de réorganisation type flex office. Ça paraît simple le flex office : le salarié n'a plus de bureau attribué et doit chaque matin trouver une place en fonction de ses besoins et des disponibilités. Parmi les nombreux espaces proposés, le bureau ouvert ou fermé, la cabine

téléphonique ou la simple salle de réunion à réserver en amont. Le flex office fait l'objet de beaucoup de critiques, car il est systématiquement mis en place dans un souci de diminution des coûts immobiliers puisque le nombre de places proposées est inférieur voire très inférieur au nombre de salariés concernés. Pour TER Hauts-de-France, quel est votre avis sur la question ? Y aurait-il une intention d'y recourir dans une logique de diminution des coûts transverses ? Côté CFDT, si c'est le cas, nous y verrions des modifications profondes des conditions de travail des agents en termes d'horaires et d'organisation du travail, de tâches et de moyens, y compris financiers, mis à leur disposition, mais aussi des conséquences à venir sur la santé physique et mentale des travailleurs ainsi que sur leur sécurité.

Merci pour votre écoute.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Sébastien.

M. RABIER, président

Merci. Je vais essayer de revenir sur des points évoqués dans vos déclarations respectives qui sont très larges. Tout d'abord, sur la crise, j'en profite pour vous dire qu'on a la chance d'avoir la présence du Docteur CREVEL qui sera parmi nous ce matin, je crois, qui pourra donc compléter mes propos sous l'angle médical s'il y a des éléments, bien évidemment, à compléter. Vous connaissez la situation du pays, les annonces du gouvernement, notre région qui est particulièrement visée et Florent MARTEL reviendra tout à l'heure un petit peu sur les éléments de production. À partir de lundi, nous basculerons à nouveau sur un plan de transport adapté qui va régler en partie, temporairement, on l'espère le plus court possible parce que ce n'est pas top d'être dans cette situation-là, mais en tout cas qui va régler les sujétions liées aux difficultés RHR puisque, comme tous les PTA qu'on avait montés, y compris le dernier en fin d'année dernière, le nombre de RHR est limité aux stricts besoins pour à la fois éviter les propagations, les contaminations et éviter toutes les difficultés rencontrées par les roulants.

En parallèle, puisque vous l'avez largement évoqué, le télétravail est renforcé, mais il l'est déjà très fortement dans l'entreprise, et ce depuis le début de cette crise il y a un an maintenant. En tout cas, il est remis au goût du jour et l'intention de l'entreprise c'est de mieux faire appliquer les règles de travail comme elles viennent d'être indiquées, en particulier par la CFDT, notamment pour les services support. On a eu, à la demande de la CSSCT concernée, une demande d'étude qui a été faite sur comment les cheminots en télétravail percevaient le truc, comment ils le vivaient. Une enquête a été faite. Je regrette que la participation soit assez faible, à peu près 1 sur 4 sur les 300 qui étaient interrogés, mais on a quand même des éléments d'appréciation assez intéressants qui seront développés à la prochaine CSSCT et je pense qu'on pourra d'ailleurs envoyer ce retour d'expérience à l'ensemble des élus du CSE.

En tout cas, ça montre qu'il y a effectivement une partie des télétravailleurs qui ont un vrai sentiment de lassitude avec le manque de lien social... malgré les mesures de possible retour une journée par semaine. Pour le coup, la bonne nouvelle malgré tout, c'est que la très large majorité des gens, les deux tiers, vivent plutôt bien le télétravail, pour les raisons que vous avez aussi soulignées. On gagne du temps sur le

transport... mais il y a aussi le sentiment d'éviter quelque part de possibles contaminations et on fait son travail, quand les conditions personnelles sont réunies, dans de bonnes conditions. Il y a quand même une prise en charge – j'entendais qu'il n'y avait pas de prise en charge – qui est prévue. Pour faire le lien avec demain, puisque vous avez cité un projet que je ne connais pas personnellement qui s'appelle *flex office*. J'en ai entendu parler un petit peu, c'est effectivement l'idée que dans les bureaux pour les gens plutôt des services support, ça s'adresse plutôt aux directions, qu'il n'y ait plus forcément autant de mètres carrés et de bureaux que de personnes qui peuvent venir au bureau puisque, en majorité, on imagine que, demain, avec ce que l'on vient de vivre depuis une année, il y ait une augmentation notable du télétravail. Je ne parle pas du télétravail subi que nous vivons là, du télétravail choisi, prévu d'ailleurs dans le cadre de l'accord national qui existe depuis quelque temps. Tout cela suggère que, effectivement, pour des raisons finalement de pragmatisme, s'il y a dix personnes dans un service, mais que, en moyenne, il n'y en a que cinq, on ne va pas nécessairement prévoir dix bureaux et autant de mètres carrés pour dix, mais peut-être qu'on en prévoira pour sept ou huit. L'idée étant qu'il y a toujours un minimum de gens qui ne peuvent pas venir [...] quelque part on mettrait le nombre de mètres carrés de bureaux en corrélation avec les besoins.

Tout cela, effectivement, ça amène de moindres besoins de surface et des économies, vous avez complètement raison. Nous ne sommes pas, à l'instant T, engagés... en tout cas, nous n'avons pas entamé de réflexion là-dessus pour TER Hauts-de-France. Ce n'est pas à l'ordre du jour pour l'instant. Je ne veux pas dire que ça ne le sera jamais, mais en tout cas on a d'autres sujets de préoccupation en ce moment que cette éventuelle réorganisation des bureaux dans les directions. En tout cas, nous, nous ne sommes pas encore là-dessus au niveau du TER. Sur les sujets qui ont été largement évoqués par l'UNSA, sur les évolutions, sur l'arrivée de la concurrence, sur les attentes, les inquiétudes, d'autres aussi l'ont dit, nous, direction, nous sommes complètement en ligne avec l'idée que plus la branche a un socle, je dirais, clair, complètement cadré et qui s'applique à toutes les entreprises ferroviaires qui seront donc en concurrence avec nous, mieux c'est, mieux les règles d'application de cette ouverture à la concurrence sont moins faussées. Si tout le monde doit appliquer les mêmes règles du jeu « sociales », on a au moins une vraie compétition sur la qualité du service, sur l'engagement... Ça, c'est plutôt ce que nous, nous visons. C'est pour ça qu'on avait été, côté direction, plutôt déçus de l'arrêt de cet accord sur notamment la classification.

On va y retravailler puisque, vous le savez, le gouvernement a sorti un décret selon lequel nous sommes obligés, dans les trois ans, de nous y remettre et l'entreprise va engager très prochainement des travaux là-dessus au niveau national et avec une déclinaison régionale qui arrivera sans doute, je pense, en fin d'année ou l'année prochaine pour basculer quelque part la manière dont on oriente la classification et la rémunération avec des socles minimums et comme ça, que l'on soit tous, j'ai envie de vous dire, égaux devant la compétition. Sur l'idée des cahiers des charges confidentiels, je ne sais pas ce que vous entendez par confidentiels. Il n'y a pas de confidentialité, il n'y a même pas de cahier des charges pour tout vous dire. Ils ne sont donc pas sortis et, n'étant pas sortis, nous sommes toujours dans une phase de préparation pour laquelle on a d'ailleurs du travail parce qu'on a une équipe, animée par Tanguy LAFFITTE, que vous connaissez, qui est là-dessus, mais on n'a pas de cahier des charges, ni nous ni les concurrents. Les concurrents ont des droits de

découvrir les installations, réseau... ils font des tournées, ils prennent des contacts, vous nous l'avez signalé les uns et les autres avec différentes organisations syndicales à différents niveaux. C'est leur droit, ils se positionnent et ils sont comme nous, à la SNCF, bien évidemment en attente des cahiers des charges. Une fois que nous les aurons reçus, ça va ouvrir bien évidemment le début des travaux et des réponses que chacun devra fournir dans un calendrier qui sera donné. Le seul TER, aujourd'hui, qui est dans cette phase-là, c'est PACA. Il n'y a qu'eux qui ont commencé activement le truc. Grand Est, je ne sais pas si c'est commencé. En tout cas, nous, nous n'avons pas encore commencé et je n'ai pas de date à vous donner. Les échéances ne sont pas clarifiées par le Conseil régional, en tout cas à cette heure. Dans la même veine de questions, l'identification des agents, on ne peut pas la faire en amont. La loi de 2018 est extrêmement précise, elle dit que, à un moment donné, il y a des cahiers des charges, il y a des réponses et il y a un choix qui est fait par l'autorité organisatrice de telle ou telle entreprise qui remporte le marché. Une fois que ce choix est fait, on reprend pendant un an les gens contributeurs aux lots considérés et c'est là que l'on mesure le taux « d'affectation » avec ces histoires de 50 %, on vous avait déjà présenté les choses, on a fait des réunions il y a quelques mois déjà. Ça ne se fait pas par avance. Ce qui s'est fait par avance, c'était le travail de l'année dernière, c'est simplement l'avis à tous les agents du TER qu'ils sont potentiellement concernés par l'ouverture des lots à la concurrence, qu'ils appartiennent à TER ou qu'ils appartiennent à la SA Voyageurs, mais dans une autre activité comme Voyages.

Vous avez des agents du Landy qui n'ont pas forcément vocation à rejoindre TER, ce n'est pas ce qu'on a fait dernièrement, mais qui ont été quand même destinataires du courrier en leur indiquant qu'ils étaient intégrés dans cette logique. Ensuite, à un moment, on devra mesurer le taux d'affectation de chacun par rapport aux lots et établir des listes en prenant bien évidemment des volontaires en premier. Il y a tout un tas de critères qui seront prévus avec des systèmes de points, de composition familiale, tout cela est très précis. On ne perd pas de temps, on n'a rien caché, on ne cherche pas à essayer de... c'est que le temps de l'ouverture à la concurrence dans les TER est un temps long, vous l'avez compris, entre une convention qui dit « je vais ouvrir », des avis qui disent « on va ouvrir ». Un temps d'inscription qui est fait, nous nous sommes inscrits dans cette compétition, comme d'autres entreprises concurrentes.

Ensuite, un temps de cahier des charges qui n'est pas encore arrivé. Un temps de réponse au cahier des charges, un temps d'échanges qui vont être sans doute difficiles et qui vont s'étaler sur de nombreux mois parce que nous allons être challengés par l'autorité organisatrice pour améliorer tel ou tel point des réponses qu'on aura fournies. L'aspect financier sera un point important, vous l'imaginez bien. Tout à l'heure, je crois que c'était la CGT qui disait qu'il fallait remettre de l'argent dans le système ferroviaire, il y a déjà, en tout cas si on regarde l'État, les finances publiques qui contribuent assez fortement au système ferroviaire. N'oublions pas que le TER c'est en moyenne trois euros sur quatre de deniers publics. Ce n'est pas les simples recettes des voyageurs qui permettent de faire rouler tous les trains TER. N'oublions pas aussi que dans le plan de redressement de Réseau, il y a quand même eu 4,7 milliards qui ont été donnés il y a quelque temps par l'État en plus de la reprise de la dette qui a eu lieu à travers la loi de 2018. Donc, je ne suis pas l'avocat du gouvernement, mais il y a des deniers très importants qui sont donnés dans le

ystème tant côté Réseau que côté TER. Là où il n'y en a pas, c'est TGV. C'est une activité qui ne fonctionne qu'avec les recettes des voyageurs. C'est une activité qui va mal et qui est également au sein de la SA Voyageurs. C'est une activité qui, allant mal, a entraîné, j'ai envie de vous dire, l'ensemble du groupe public ferroviaire dans une mauvaise situation financière, vous avez vu les comptes qui ont été donnés il y a quelques semaines, parce que, bien évidemment, il n'y a pas le même système que pour les TER où on a perdu beaucoup en recettes, mais il y a quand même un système de deniers publics qui limite quand même les pertes pour l'entreprise. Ce qui n'est pas le cas du tout pour Voyages. Tout cela entraîne, pour l'ensemble de l'entreprise, une crise sanitaire qui se poursuit. On n'en voit pas le bout, je suis d'accord avec vous.

En tant que citoyen, en tant que président de l'instance ou en tant que cheminot en général, on n'en voit pas le bout, on en a tous marre. Ça, je veux bien le partager avec vous. Mais nous n'avons pas d'autres choix que d'appliquer les choses. Nous sommes encore dans des modes de fonctionnement plutôt distanciels, nous sommes encore en train de limiter les interactions sociales. Tout cela, ça ne nous fait pas plaisir, mais c'est l'intérêt général, j'ai envie de vous dire, de tous, que l'on soit à la SNCF ou ailleurs. Avec toujours les mêmes sollicitations sur la crise COVID. On sait aujourd'hui que, globalement, énormément de contaminations ont plutôt lieu dans la sphère amicale privée parce que c'est très compliqué quand on est chez soi de mettre le masque quand il y a un copain de votre fils qui vient jouer deux heures... C'est comme ça, on est à la maison, on a le sentiment d'être un peu protégé. Nous sommes plutôt bons dans la sphère professionnelle. Nous sommes plutôt rigoureux, aujourd'hui, y compris à la SNCF et tant mieux. Il ne faut surtout pas perdre cela et les différents protocoles ont même été un peu renforcés, ils continuent d'être un peu peaufinés. Nous sommes dans une région où on nous demande d'avoir de moins en moins d'interactions avec les autres régions. Il y a des doctrines aujourd'hui qui se poursuivent, qui vont, je crois, encore durer quelques semaines le temps, je l'espère, que l'on revive un peu ce qu'il s'est passé l'année dernière avec une reprise et une vraie baisse du taux de contamination. Peut-être que le docteur peut compléter, mais moi ce que j'ai en tête c'est que ce variant anglais qui touche maintenant une grande majorité de Français, nous savons qu'il est malheureusement plus contagieux voire plus dangereux. Docteur CREVEL, voulez-vous rajouter quelques points là-dessus ?

Dr CREVEL, médecin

Bonjour. Je confirme ce que vous venez de dire pour le variant anglais. Les informations que nous avons au niveau de l'épidémie actuellement ne sont pas bonnes, y compris dans notre région, ce n'est pas forcément les informations régionales données dans les médias, avec ce qui est aussi inquiétant, c'est une diminution de l'âge des patients que l'on retrouve en réanimation avec des personnes jeunes qui ont certes des facteurs de risques, des comorbidités, mais pas forcément. Donc, de toute façon, au niveau médical, il y a une forte tension au niveau de l'épidémie. Ce qui explique malheureusement les règles de confinement que l'on connaît tous et que l'on subit tous aussi, quelle que soit la profession. Donc, le maintien du télétravail au maximum, à 100 %, ça s'inscrit dans une mesure de prévention, ça s'inscrit dans la situation actuelle de l'épidémie pour limiter au maximum la propagation du virus. Pour autant, je reconnais que le télétravail à temps plein n'est pas forcément non plus facile à vivre et qu'il peut être aussi plus ou moins

facile selon l'endroit où on habite, selon la composition de la famille, vous connaissez tous ces problèmes-là, mais pour le moment le télétravail reste la règle avec une journée par semaine et une demande à faire auprès de l'encadrement pour cette journée. Les informations que l'on a aussi c'est effectivement la contamination qui est plus dans la sphère privée que dans la sphère professionnelle. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas, bien entendu, mais le point de vigilance c'est vraiment, en effet, les interactions amicales, familiales... Ça, c'est aussi issu des enquêtes qui sont faites par ARS ou brigades CPAM, mais en fait qui recherchent la chaîne de contamination, ça vient de là. Voilà, pour répondre à Monsieur RABIER. Après, j'ai d'autres informations à vous donner au niveau du COVID, mais je vais peut-être laisser Monsieur RABIER continuer son intervention.

M. RABIER, président

Merci, Docteur. Je voudrais vous dire aussi que la SNCF, depuis quasiment un mois, faisait une demande, à l'instar des routiers, ça a été cité tout à l'heure, d'avoir quand même le droit d'avoir des restaurants d'entreprise ou des capacités de restauration spécifiques pour les roulants et ça a été refusé, je l'ai appris il y a deux jours. Ça a été refusé par le gouvernement. Ayant cela en tête, nous sommes plutôt sur une posture dure et pénible par rapport à ces considérations-là. Le fait finalement qu'il n'y ait quasiment plus de RHR à partir de lundi va, je l'espère, régler en partie ce sujet-là temporairement. Ça sera plutôt le post-PTA où il faudra de nouveau être vigilant et regarder si on peut quand même reprendre une vie de plan de transport normal amélioré par rapport en tout cas à ce que l'on vit depuis de nombreuses semaines.

Dr CREVEL, médecin

Pour finir aussi sur le télétravail, en écoutant les différentes déclarations, c'est vrai qu'il y a la crise, mais après la crise le télétravail risque d'augmenter, peut-être pas à 100 %, mais ça risque de rester. Crise ou pas, COVID ou pas, c'est vrai que c'est un vrai sujet parce que c'est vrai que ce sont en effet de nouvelles conditions de travail que l'on ne connaissait pas, du moins pas sous cette forme-là. C'est vrai qu'il y a un vrai sujet à réfléchir ensemble avec des pistes, comme on le ferait pour une autre nouvelle condition de travail. C'est quelque chose qui mérite vraiment d'être travaillé et je pense que l'on peut trouver, des solutions je ne sais pas, mais il y a des pistes de réflexion dans le cadre d'une prévention des risques classique. Merci.

M. RABIER, président

Merci, Docteur. Sans transition sur les autres points avant que je ne laisse la parole à Florent MARTEL puis vous reprendrez la parole, Madame CARON. Vous avez évoqué Keolis. On n'a jamais caché, pour le lot Saint-Pol, ça avait été annoncé dans un CSE par Tanguy LAFFITTE il y a quelques mois maintenant, oui, il y aura une association avec Keolis donc ce n'est pas illogique que Keolis commence à travailler, en Hauts-de-France notamment, sur un des lots puisque ça fera partie du travail que nous mènerons, nous, en gardant le lead, nous, SNCF, SA Voyageurs, pour essayer de conserver ce lot Saint-Pol. Ce n'est pas notre volonté, vous le savez, de créer des filiales. C'est simplement le choix de l'autorité organisatrice. Choix qui a été fait par d'autres autorités organisatrices dans d'autres régions TER. Donc, pour le coup, ce n'est pas un choix singulier du Conseil régional des Hauts-de-France, c'est un mode d'organisation souhaité par les Conseils régionaux en particulier en raison notamment des coûts et pas que ce soit complètement globalisé comme ça peut l'être aujourd'hui

dans un TER de 1250 trains et de plusieurs milliers de personnes. Sur le sujet des primes Traction. Là, c'est un très, très ancien sujet qui fait débat depuis des décennies. Il y a une complexité que je partage avec vous. C'est même coûteux comme système. On a plusieurs équipes en France, on appelle ça les cellules primes. C'est complexe et c'est coûteux donc tout le monde s'en plaint parce qu'en plus ce n'est pas très lisible. Sauf qu'on n'a pas encore trouvé l'autre système qui va bien. Il y a déjà eu des débats. Je me souviens de Louis GALLOIS qui voulait aussi le réformer, donc ça remonte à une vingtaine d'années. On n'a jamais réussi à le faire dans l'entreprise, parce que c'est un sujet national, on ne va pas faire une modification de primes Traction à notre échelle régionale. On se pose la question, pour être complètement transparent avec vous, de comment ça va fonctionner demain en filiales si on remporte les marchés. On imagine, nous, pas nécessairement un truc aussi compliqué. Il y a effectivement une complexité qui fait débat. Sur le sujet des facilités de circulation, il y a une mission interministérielle qui a été décidée il y a quelques semaines qui planche sur le sujet. Sujet qui est également abordé au niveau de la branche.

Également un sujet extrêmement compliqué et vous le savez. Demain, comment ça se passe quand un concurrent a remporté un lot ? A-t-il le droit à des facilités de circulation ? Comment ça se passe pour les cheminots qui ont été transférés dans ce lot-là ? Y a-t-il des différences ? Tout cela n'est pas traité, n'est pas clarifié à l'instant T. Comment ça se passe pour les cheminots de la SNCF qui pourraient demain, ou pas, aller sur des lignes remportées par un concurrent ? Il y a donc des gens qui planchent là-dessus au plus haut niveau de l'État. J'ai des propositions qui ont été faites par certaines organisations syndicales, il y a des débats, mais il n'y a surtout pas encore de décision. Pour l'instant, nous en sommes là. Après, je voulais quand même revenir sur ce qu'il s'est passé hier. Je n'ai pas beaucoup, beaucoup, beaucoup d'informations, mais c'est effectivement un événement, hier soir, grave que je dénonce. On a un taux d'agressions qui est forcément trop haut chez nous, on en a parlé la semaine dernière, le 17, quand on parlait de la renégociation de l'accord sûreté régional, du nouvel accord sûreté que nous souhaitons tous. Bien évidemment, cette personne est prise en charge selon toutes les normes. L'individu en question était déjà recherché pour divers faits dans la journée, d'après ce que je sais. Il y avait donc déjà eu des outrages auprès d'agents SUGE. Ces gens-là ne sont pas des clients, ce sont des gens qui font n'importe quoi et que l'on va poursuivre. Un dépôt de plainte peut être fait par la personne agressée puis il y a toute l'aide qu'apporte l'entreprise, comme on le fait d'habitude. Bien évidemment, tout l'appui de l'entreprise sera fait, comme nous le faisons systématiquement. Je n'en sais pas plus, ça date d'hier soir, c'est tout chaud.

M. MARTEL, directeur production

Raphaël, j'ai des informations. Je crois que l'auteur a été interpellé, que les jours d'ITT ont été notifiés, ils sont élevés, il y en a dix. Ce qui caractérise l'infraction pénale. Ça a été fait pour que, derrière, la plainte puisse avoir un débouché judiciaire certain. Donc, tout est en place pour que l'auteur soit condamné à la hauteur des faits. Voilà pour le complément d'information que je peux apporter ce matin.

M. RABIER, président

Si tu veux compléter avant qu'on ne laisse la parole à Madame CARON.

M. MARTEL, directeur production

Lors des derniers CSE et de nos dernières rencontres, je vous faisais part de notre volonté de stabiliser au maximum la production quitte à l'adapter un peu à la baisse, comme on l'avait fait avec les petites adaptations du plan de transport sur certaines lignes. Écoutez, nous avons été rattrapés par l'accumulation des mauvais chiffres et des mauvaises tendances sur Hauts-de-France avec un taux d'occurrence qui est aujourd'hui, je crois, supérieur à 440, donc l'AO nous a demandé de lancer un PTA. Nous sommes la seule région qui redescend son plan de transport, d'autres ne l'avaient pas remonté entre temps. Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Centre-Val de Loire, Pays de la Loire, par exemple, étaient restés sur des plans de transport adaptés et les autres étaient plutôt autour de 90. Nous, avec un plan de transport à 97, on était vraiment dans les TER qui faisaient le plus de trains eu égard à l'offre normale. On va redescendre. Ça se fait dans un contexte compliqué puisqu'il y a beaucoup de cas COVID, y compris dans les services support et donc ça occasionne une surcharge de travail, ça va dérégler le plan de transport, les GOV, les circulations de rames techniques avec les ateliers pendant quelques jours, donc ce sont toujours des moments un peu difficiles.

De toute façon, à partir du moment où c'est demandé par l'autorité organisatrice, on n'avait pas le choix. Donc, on le fait, on va essayer de repartir sur une base du plan de transport qu'on a mis en œuvre à la mi-décembre sur Hauts-de-France avec beaucoup moins de RHR, quasiment pas sur le versant nord, quelques-uns sur le sud par rapport à la mise en place des radiales parisiennes notamment. On va compléter les trous les plus manifestes dans l'offre. Vous le voyez dans la presse, les communiqués qui sont sortis ce matin font état d'un plan de transport à 72 %, 73 %, mais évidemment la moyenne ne sera pas la même partout. Les points de garantie, ce n'est quand même pas tout à fait le cas, il y a des lignes sur lesquelles il y aura des trous, y compris sur les pointes. On ne peut pas faire moins 28 % de trains et penser qu'il n'y aura pas d'impacts sur les pointes sinon, de toute façon, ça veut dire qu'on engage exactement les mêmes moyens qu'avant puisque c'est bien la pointe qui dimensionne les moyens.

Après, par rapport à ce que j'ai entendu, on va commencer par respirer un grand coup par rapport aux conditions de RHR. Ça, ça me semble important. On le met en place pour trois semaines puisqu'on le démarre, par rapport à ce que nous a demandé l'AO, on le démarre avec une semaine de délai. Donc, jusqu'au 16 avril. Évidemment, on suivra ensuite l'évolution de la situation sanitaire. Il n'est pas certain que ça ne se prolonge pas au-delà tel que c'est parti. Là, je parle évidemment sous le contrôle du médecin, mais les mesures qui sont prises, y compris en Hauts-de-France, le temps qu'elles se manifestent par des effets notables sur la baisse des taux d'occurrence et notamment un taux de saturation de la réanimation qui atteint, je crois, 135 % sur Hauts-de-France, donc c'est évidemment beaucoup trop élevé, je pense qu'on n'y verra pas plus clair à la mi-avril. Il faut donc se préparer à ce que, peut-être, ça se prolonge. Je ne peux pas le confirmer à ce stade, mais pour l'heure, on redescend malheureusement sur une vision plus court-termiste. Là, on a un horizon qui est désormais fixé à la mi-avril sachant qu'en plus, après, il y a les vacances de Pâques qui sont à portée de tir.

Évidemment, ça interroge. Je n'en sais pas plus que cela, je vous dis tout ce que je sais ce matin. Nous sommes en train de travailler le sujet en ce moment même avec

les collègues de Réseau pour que, côté sillons et GOV, tout passe. C'est donc en cours de consolidation. On va lancer l'information Voyageurs le dimanche sur le fait qu'il faut consulter la recherche horaires pour vérifier ses trains. J'entends que certains s'énervent dès aujourd'hui sur ce qu'ils peuvent lire sur les sites Internet, nous sommes en cours de chargement du plan de transport donc ça ne sert à rien de s'exciter avant l'heure. La vision objective sera là dimanche à 17 heures et pas avant. Ensuite, on va fonctionner comme cela pendant 48 heures puis on essaiera de monter des fiches train pour la semaine suivante qui permettront d'avoir une visibilité sur plusieurs semaines. Ça, c'est la situation du jour sur le plan de transport. Concernant le télétravail, puisqu'il y a eu un débat là-dessus, évidemment que l'on va adapter nos modes de travail avec cette crise sanitaire, mais on voit bien, puisque ça fait un an qu'on est dedans, que le télétravail pose aussi de réels problèmes d'organisation quand on est dans des métiers où il faut récupérer des... Vous voyez, quand vous faites un plan de transport, vous avez des vecteurs de travail de plusieurs horizons. Vous avez ceux qui sont les spécialistes de la desserte, des flux clients, de la construction des GOV, de la construction des sillons, de la construction des roulements, rames, agents, ADC et ASCT et tout cela, à un moment, il faut le réunir pour construire le plan de transport. Quand tout le monde est en télétravail et qu'il faut procéder à cet assemblage, ça complexifie évidemment la situation.

Fondamentalement, ce n'est donc pas une bonne nouvelle de redescendre le plan de transport. Moi, sincèrement, j'aurais préféré que l'on puisse rester sur quelque chose de plus stable, mais nous sommes contraints par cette forme d'urgence liée à la situation sur notre région. Sur l'avenir, je ne crois pas que l'on change fondamentalement quand même nos modes d'organisation après. C'est-à-dire qu'on aura toujours besoin d'avoir des collectifs de travail physiquement présents qui puissent se réunir pour assembler chacun leur partie du travail collectif. On sera évidemment plus souples dans les conditions d'attribution parce qu'on va dire qu'auparavant c'était l'exception et aujourd'hui il y aura une règle qui est que, on va dire, au moins une journée de télétravail sera accordée. Après, en fonction, il y aura des discussions pour que cela puisse s'étendre ou pas en fonction des postes tenus. Certains s'y prêtent beaucoup plus que d'autres. Quelqu'un qui a un travail d'analyse qui peut être un peu solitaire pourrait presque faire la totalité de son travail en télétravail, mais pour la plupart des postes, on a quand besoin d'être avec les autres. Je n'en dis pas plus, Raphaël. À ce stade, nous sommes dans l'optique de sortir quelque chose le plus propre possible lundi. On fera ensuite des itérations la semaine prochaine pour faire des réglages pour la semaine suivante où là on sortira les fiches horaires. C'est tout pour moi.

M. RABIER, président

On prend, Karim, les demandes de parole de Madame CARON...

M. SERHANI, relations sociales

Ensuite Monsieur LAMBERT...

Mme CARON, RS CGT

Quand même, je pensais que vous m'aviez oubliée.

M. SERHANI, relations sociales

Non, on laisse passer le moment de réponses puis on prend justement les demandes de parole. Nous avons donc Madame CARON...

Mme CARON, RS CGT

Je vois que le TER n'a pas changé. Vous ne m'avez pas trop manqué, Monsieur RABIER et Monsieur MARTEL. Moi, je vais revenir sur le médical puisqu'après Monsieur MARTEL est parti dans ses dires... Au niveau médical, je voudrais demander au docteur, par rapport aux vaccinations, parce que je sais que le décret est sorti et que maintenant les cabinets médicaux peuvent vacciner, où en sommes-nous là-dessus sur au moins les agents de l'escale, la vente et les contrôleurs qui sont depuis le début face aux voyageurs ? Également, les prises en charge des cas COVID parce qu'il y a eu des cas où les agents avaient le COVID, mais visiblement les DPX voire plus haut n'en avaient rien à cirer et les agents sont restés sur le terrain et à leur poste de travail. Donc, les beaux discours, ça va bien un moment, mais... voilà. L'agression dont Monsieur MARTEL a parlé et qu'il a noyée dans tout son discours, l'agression d'hier qui est vraiment grave, je voulais savoir, oui, vous avez parlé de la réunion qui s'est tenue le 17 mars, qu'en est-il ? Quelles sont vos décisions ? Nous, on vous a donné des revendications. Que compte faire la boîte par rapport à toutes ces agressions ? En plus, il y a eu des agressions où il n'y avait pas d'astreinte le dimanche, le week-end, il n'y a pas d'astreinteur, il n'y a plus personne à la commande donc c'est bien beau de faire de beaux discours, mais sur le terrain ce n'est pas du tout le reflet que nous en avons. Donc, je voudrais que vous répondiez à ces questions, s'il vous plaît. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Nous avons Monsieur LAMBERT puis Monsieur TOURNAY. Marc.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je vais me permettre de relancer sur la déclaration. Je n'ai pas entendu beaucoup de réponses par rapport à celle-ci. Sur les agressions, je rappelle que, suite au DA qui avait été déposé par Maxime LENFANT et moi-même, des mesures immédiates à prendre avaient été proposées et avaient été refusées par les dirigeants qui nous avaient reçus, à savoir : l'arrêt du contrôle sans présence SUGE, l'arrêt de demander aux métiers de la relation client de faire respecter les gestes barrières. C'était des mesures, dans ce contexte sanitaire, qui étaient préventives et simples à prendre. Elles n'ont pas été prises et on voit le résultat aujourd'hui. Le pire de tout cela, c'est la réponse qu'apportent certains dirigeants face à ces agressions. On dit que c'est un problème de gestes et de postures, dont acte. On remet donc les agents en formation et quand on creuse, on voit que les collègues ASCT, la formation sécurité, ils ne l'ont pas eue depuis quatre, cinq, six voire sept ans. La solution, ça serait les gestes et postures... vous avez bien compris que, pour moi, ce n'est pas une réponse, mais alors si pour vous c'est une réponse, faites-en sorte que les cheminots aient leur formation en temps et en heure. Pareil, sur le débat qu'on a eu, on m'a dit : « Monsieur LAMBERT, on ne peut pas empêcher les ASCT de demander de faire respecter les gestes barrières, ça rassure les usagers ». Sur un accident du travail d'un collègue, c'est parce qu'il est allé aider un collègue qui était mis en difficulté par des jeunes sans titre de transport qui faisaient le souk dans le train. Donc, d'un côté on dit aux

agents qu'ils doivent faire respecter les gestes barrières, mais quand quelqu'un va aider et donne donc une image positive aux usagers, on lui reproche. C'est tout et son contraire qui est fait sur ce sujet des agressions. Nous y sommes allés fort, nous l'assumons, dans notre déclaration, mais que faut-il pour que, aujourd'hui, des décisions immédiates soient prises sur ce sujet-là ? La réponse « on n'aura plus de problème sur les RHR des roulants avec le nouveau plan de transport », je ne vais pas dire ce que j'en pense parce que je trouve cela juste hallucinant. Dernière chose, si tout cela, ça ne suffisait pas, il y a quand même des dirigeants qui, aujourd'hui, se permettent de tenir des propos sur la concurrence, sur les agents, qui sont inadmissibles. Si des agents de l'exécution disaient le tiers ou faisaient le tiers de ce que ce dirigeant et bien d'autres font pour casser la grève, pour vanter l'ouverture à la concurrence, pour dire aux cheminots d'arrêter de se plaindre, de faire grève, ça ferait longtemps que ces copains-là seraient sanctionnés. Vous faites le choix de ne pas répondre à tout cela. Il n'y a pas de soucis, vous ne nous laissez pas d'autre choix que d'activer les leviers syndicaux tels que les droits d'alerte, telles que les DCI, tels que les préavis.

En fait, vous ne répondiez pas avant à tout cela parce que vous pensiez que les cheminots ne répondaient pas. Aujourd'hui, il y a le feu dans la maison. Les ASCT vous l'ont montré, d'autres veulent se joindre à ce mouvement-là. En tout cas, la façon dont sont gérées les agressions, le sujet de la concurrence, tout cela, ce n'est plus acceptable et je vous prie de croire que, très bientôt, les cheminots vont vous montrer qu'ils en ont marre et ils vont vous dire « stop » à tout cela puisque vous ne voulez pas prendre vos responsabilités d'employeur. Terminé pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Marc. Raphaël, je propose que l'on prenne la demande de parole de Monsieur TOURNAY puis nous ferons un moment de réponses avec le Docteur CREVEL et vous-même. Nous reprendrons ensuite avec Monsieur VÉZARD.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Merci. J'aimerais revenir sur le plan de transport adapté qui sera mis en place à partir de lundi. Cette semaine, je suis allé chercher un billet de train dans ma petite gare de Lesquin et la personne qui travaille au guichet m'alertait déjà sur le fait qu'elle venait d'avoir sa collègue et qu'elle était déjà au courant qu'à partir de lundi, il y aurait un plan de transport adapté. On ne va pas parler de chiffres, ce n'était pas exact, elle ne savait pas si c'était 70 % de trains en moins ou s'il resterait 70 % de trains, donc suppression de 30 %. À son grand étonnement, sachant que Lesquin est l'avant-dernière gare avant Lille, elle m'a dit « je ne comprends pas qu'on supprime des trains sachant que le confinement a déjà commencé et il y a toujours autant de monde dans les trains qui viennent de Valenciennes et sur le quai, le matin, à Lesquin, il y a toujours autant de monde ». Elle était donc vraiment très surprise de ces suppressions de trains. Certes, c'est l'autorité organisatrice qui le demande, mais franchement, j'ai l'impression qu'on est en train d'inciter les gens à reprendre la voiture. Derrière, pour que les gens reprennent le train, ça va être difficile. Franchement, tout le monde se pose des questions sur ce plan de transport adapté. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Jean-Jacques. Nous passons à un temps de réponses. Docteur CREVEL, vous vouliez apporter des précisions sur les vaccinations.

Dr CREVEL, médecin

On a eu le « go », on appelle ça comme ça, de la direction pour la mise en place. En fait, on va participer à la vaccination à notre échelle bien entendu avec des critères. C'est-à-dire que ce sont les agents de plus de 55 ans avec des comorbidités. Tout ce que je vous dis là, c'est la procédure à la date d'aujourd'hui qui, bien entendu, peut évoluer en fonction des données médicales, en fonction du nombre de vaccins disponibles... D'ailleurs, les DET vont ou ont déjà reçu une lettre de la direction des services médicaux qui vont les renseigner sur les modalités de la vaccination. Ce que je peux vous en dire, pour l'instant ça concerne les agents de plus de 55 ans avec des comorbidités. Pourquoi ? Parce que, actuellement, les vaccins qui nous seront distribués à nous, c'est l'AstraZeneca. Le Johnson & Johnson va arriver prochainement, mais on n'a pas encore les conditions d'utilisation. L'AstraZeneca, ce sont théoriquement les agents de plus de 55 ans, mais pourquoi 55 ans ? C'est lié aux recommandations actuelles de l'Agence européenne des médicaments ou nationale qui, en fait, conseille de l'utiliser pour les agents de plus de 55 ans par rapport aux études qui ont été faites. Évidemment, nous, nous appliquons cette consigne-là puisque c'est du domaine du médical. Comment est-ce que cela va se passer ? Les agents concernés – ce que nous, on avait aussi déjà envisagé à notre niveau, au niveau régional médical – vont se rapprocher de leur médecin traitant pour déjà évaluer... alors, dans le courrier, ils ont mis « l'urgence de la vaccination », mais je mettrais des guillemets parce que c'est urgent pour tout le monde, bien entendu. Il y a une décision peut-être individuelle à prendre avec le médecin traitant qui conseillera l'agent au mieux par rapport au « timing » de la vaccination et aussi la priorisation de la vaccination par rapport à des facteurs de risques médicaux. Le médecin traitant connaît bien le dossier médical de l'agent donc c'est une logique médicale qui me paraît logique.

Parmi ces gens, il y a peut-être des gens qui ont déjà été vaccinés ou qui ont pris rendez-vous ailleurs dans les structures qui sont proposées. Si l'agent n'a pas pu avoir de rendez-vous, il va se rapprocher de nous pour que, nous, on puisse le vacciner. L'agent peut aussi très bien ne pas se faire vacciner au médical SNCF, comme ça se fait pour d'autres vaccinations, pour les vaccinations courantes, voire la grippe, la grippe peut-être un peu moins, mais certains agents le font avec leur médecin traitant ou avec leur infirmière. On ne peut donc pas non plus l'imposer. Il y a toujours le choix de la personne de choisir son praticien. Ça, c'est une règle de base au niveau médical. Les vaccinations, pour le moment, c'est au niveau des médicaux régionaux. Ça ne sera pas fait, pour l'instant, dans les médicaux périphériques. Le troisième critère, c'est l'approvisionnement logistique en vaccins. Donc, on va aller, nous, se procurer des vaccins avec notre carte médicale. On a tous, au niveau médical, un numéro d'identification médical qui est reconnu par Ameli et le Conseil de l'Ordre. On va donc aller s'approvisionner en vaccins, donc il faut que l'on fasse la demande d'abord au niveau d'Ameli, il y a aussi parfois un petit peu des difficultés, on va dire, pratico-pratiques au niveau informatique... Ça va se régler. Donc, actuellement, nous, au niveau médical, médecins du travail, nous avons une dose. C'est-à-dire dix vaccins potentiels. Pareil, les médecins généralistes sont aussi limités

en nombre de doses. Ils en ont plus, mais il y a des limitations, c'est fractionné, on ne peut pas aller dans une pharmacie et demander trente doses, par exemple, ce n'est pas possible. Les pharmaciens s'en gardent aussi pour eux et ils doivent en fait répartir la distribution des vaccins en fonction des critères, en fonction de ce qui leur est demandé au niveau de la répartition. Avez-vous des questions là-dessus ?

Mme CARON, RS CGT

Pour ma part, non. Merci, Docteur, vous avez bien répondu.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Je propose qu'il y ait un moment de réponses avant de reprendre les demandes de parole et en commençant par Monsieur VÉZARD. Raphaël.

M. RABIER, président

Pour être complet sur le point COVID, puisqu'on en a pas mal débattu et tant mieux, c'est vraiment d'actualité et on avait prévu tout à l'heure un point. Je vais vous donner les chiffres parce que c'est vraiment cela qui nous inquiète en réalité. On est à peu près sur une forme de stagnation des cas positifs recensés. On en a onze pour le TER sur un total de cinquante-sept sur l'ensemble du périmètre des Hauts-de-France, toutes SA et toutes activités confondues. Cela reste toujours onze de trop pour nous et cinquante-sept de trop, mais surtout ce sont les cas contacts recensés qui augmentent. On en a vingt-six pour TER et quatre-vingt-deux pour le périmètre Hauts-de-France, donc c'est plutôt cela qui est en train d'augmenter assez rapidement les derniers jours. On mesure cela deux fois par semaine. Les agents vulnérables, dits « à risques », absents pour certains depuis très longtemps, avec des comorbidités, comme on l'a dit, c'est cinquante-sept pour l'ensemble du TER sur un total de soixante-dix-neuf pour l'ensemble des Hauts-de-France. Très peu de gardes d'enfants, quatre pour TER. On voit bien que la tendance est à l'augmentation des cas contacts. Les cas contacts recensés avec toute l'application de la procédure que l'on connaît bien maintenant. C'est ça le piège et la désorganisation aussi que cela amène dans les équipes opérationnelles en particulier... Donc, c'est une conséquence de ces mesures de protection et d'isolement voulues par les autorités sanitaires, voulues par les consignes que nous appliquons chez nous.

Pour revenir sur les propos juste avant, on a entamé un processus, on sait qu'on n'est pas en satisfaction totale sur les mesures de prévention des risques sûreté. C'est un débat qu'on a eu le 17 mars et il y a un certain nombre de revendications, propositions, d'échanges qu'on a eus et on a, nous, proposé un travail, un travail par OS et ensuite une réunion. On a dit qu'on prendrait le temps. On a déjà quand même des socles aujourd'hui qui existent et qui sont sans doute peut-être à mieux faire connaître si d'aventure les agents ne les connaissaient pas ou les managers, surtout, ne les connaissaient pas, mais on s'appuie déjà sur des choses. On dit simplement que le côté curatif, ce n'est pas suffisant et ça, on l'a largement partagé ensemble. Il faut que l'on soit plus armés sur le côté préventif. Aurions-nous pu éviter cette agression d'hier si nous avions pris des mesures de prévention ? Je n'en sais rien parce que ça reste toujours des choses un petit peu inopinées, pas forcément prévisibles... mais c'est plutôt l'idée de comment on partage un peu mieux les signaux... Après, on vient sur des débats de fond qui ont été amenés par Monsieur LAMBERT, c'est-à-dire les bonnes mesures de prévention que vous proposez c'est de limiter voire de stopper

toute attitude, finalement, de contrôle, ce qui n'est pas la mesure voulue par l'entreprise, depuis le début d'ailleurs, depuis le début de la crise. Nous, notre posture, c'est davantage une posture d'appréciation et de responsabilité puisqu'on a toujours considéré que les contrôleurs sont plutôt des professionnels aguerris dans leur très, très grande majorité, qui ont quand même une vraie expérience des situations de tension, et en dehors même de tout contexte sanitaire, parce que gérer parfois des publics un peu particuliers, des groupes, des migrants, nous sommes sur une région un peu complexe. Ce sont des gens qui, en général, font bien la part des choses. Nous, le fait même de contrôler, si tout le monde respecte les gestes barrières, n'est pas forcément facteur de danger au sens sanitaire du terme. Après, c'est le contrôle en lui-même qui, souvent, amène des altercations et amène des débats et amène des voyageurs qui ne sont pas en règle à avoir des attitudes [...]. Ça, c'est un sujet qui existe depuis très longtemps. La réponse de l'entreprise, c'est aussi une forme de gestes et postures. Différentes formations ont eu lieu, vous avez raison. Peut-être qu'il faut qu'on les remette au goût du jour pour certaines qui datent un petit peu. Moi, je ne suis pas fermé. Le fait même de la crise COVID, c'est complexe parce qu'on a aussi, comme ambition, que la quiétude des voyageurs soit la meilleure parce que personne n'est à l'aise quand il voit quelqu'un qui ne respecte pas les gestes barrières, qui fait n'importe quoi. Donc, le rôle du contrôleur qui a un peu une forme d'autorité dans le train, c'est quand même de rappeler qu'il y a des règles à cause de la crise sanitaire. Ce sont d'ailleurs ces messages-là qui passent soit automatiquement soit par les contrôleurs. Moi, j'ai pris le train hier et ils sont plutôt très bien faits et il n'y a pas de mauvaise perception des voyageurs.

En revanche, on insiste après sur le côté du déjeuner. C'est-à-dire que l'on demande aussi aux gens de limiter aux stricts besoins. L'idée ce n'est pas que tu t'attables et que tu restes une heure à manger parce que ce n'est pas l'esprit. L'esprit c'est, bien sûr, tu as le droit de boire un coup, tu as le droit de manger rapidement un sandwich si c'est absolument nécessaire, mais c'est vraiment cette idée que tout le monde doit faire un effort et le rôle du contrôleur est un peu de réguler tout cela, de faire ce petit rappel qui, quand même, est plutôt bien vu dans la majorité des cas par les voyageurs, par les usagers, comme vous le dites. Après, il y a des individus qui, de toute façon, COVID ou pas, génèrent potentiellement des situations agressives. Après, c'est tout le professionnalisme, j'ai envie de vous dire, et les précautions que doit pouvoir prendre le contrôleur qui lui permettront peut-être d'éviter le piège de l'agression parce que tout cela est très fragile.

Ensuite, le traitement quand il y a une situation comme ça qui n'est pas saine, le traitement pour essayer d'interpeller la personne, bien sûr, avant même qu'il ait pu être agressif et autre. Il y a donc tout un tas de choses qui sont déjà prévues et qui, d'une façon générale, fonctionnent bien. Il y a énormément de situations où les contrôleurs travaillent extrêmement bien pour détecter, prévenir, faire intervenir la SUGE. On ne parle, bien sûr, que de la partie qui ne fonctionne pas, comme souvent. Monsieur TOURNAY, l'autorité organisatrice définit...

M. MARTEL, directeur production

Je vais répondre là-dessus. Écoutez, déjà c'est l'autorité organisatrice qui décide. Après, évidemment, nous, dans la mise en œuvre, par rapport à la problématique des flux, nous sommes évidemment en surveillance, on fait des prélèvements y compris cette semaine puisque ça a démarré la semaine dernière, cette espèce de troisième

confinement, mais qui ne dit pas son nom. On surveille donc les flux et on va faire évidemment extrêmement attention qu'il n'y ait pas des phénomènes de suroccupation qui réapparaissent du fait que l'on fait moins de trains. Dans l'exemple que vous citez sur la gare de Lesquin. Nous sommes sur la ligne de Lille – Valenciennes, il y a une desserte normale qui est à cinquante-trois trains. Sur le PTA, on va en faire trente-sept, ça fait une desserte à 70 % qui est donc dans la moyenne de ce que va être le plan de transport normal, mais quand vous regardez dans le sens des pointes et des flux, vous avez en fait sept trains de pointe dans le sens Valenciennes – Lille le matin et sept le soir, on en assure six. Si vous regardez sur les horaires de pointe en général, il y a 86 % des trains de pointe sur cette ligne-là qui sont assurés avec parfois même des compos qui peuvent être forcées. Je dirais qu'en termes de flux, sur les grosses radiales, les cinq grosses radiales de Lille, mais aussi sur les radiales parisiennes et notamment le Y Picard où on sait qu'on a de forts emports, la capacité de places offertes sur les pointes sera de l'ordre de 90 %. Pour moi, parce qu'il va quand même y avoir une petite baisse de fréquentation, le plan de transport que l'on va mettre en œuvre répond à cette problématique de ne pas recréer des phénomènes de suroccupation. Ça, je veux que vous l'ayez bien en tête. C'est tout pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Raphaël, est-ce que tu voulais reprendre la parole ?

M. RABIER, président

Je crois qu'il y avait Monsieur VÉZARD.

M. SERHANI, relations sociales

Oui, mais je ne savais pas si tu avais fini ton intervention.

M. RABIER, président

On va prendre les interventions de Monsieur VÉZARD et de Monsieur LAMBERT.

M. SERHANI, relations sociales

Entendu. Sébastien.

M. VÉZARD, RS CFDT

Merci, Karim. J'aurais voulu attirer l'attention, Monsieur MARTEL, sur la gestion du PTA qui avait été faite sur le dernier confinement, c'est que le versant sud et le versant nord n'avaient pas été forcément traités de la même façon au niveau du PTA. Si vous preniez côté Traction au niveau du versant sud, les journées tombaient journalièrement pendant quasiment l'ensemble du PTA. Donc, les agents qui voulaient pouvoir avoir une commande plus à la semaine, on leur disait que ce n'était pas possible du fait qu'il y avait des problèmes matériels, il y avait toujours des excuses pour ne pas pouvoir les commander. Là, vous avez annoncé que vous alliez essayer de travailler sur un PTA à la semaine. Donc que ce soit bien fait sur toute la région et qu'il y ait les mêmes conditions de commande pour tous les agents parce que ce sont quand même leurs conditions de vie qui se trouvent dégradées depuis un an et on en remet à nouveau une louche. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, Monsieur RABIER, par rapport au contrôle pour les ASCT, c'est que c'était bien à l'appréciation de l'ASCT d'organiser ses opérations de contrôle. Sauf que pour avoir

échangé dans les différentes directions de ligne, ils remettent bien des objectifs de contrôle et l'appréciation, en gros, c'est : il n'y a pas d'appréciation, il faut aller contrôler. On remarque quand même une différence de discours entre ce que vous nous dites là en CSE et ce qui est dit par les directeurs de lignes. Donc, si vous pouviez faire redescendre de nouveau cette information aux directeurs de lignes pour éviter tout problème. Merci. Terminé pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je voudrais très rapidement préciser mes propos. Ce qui avait été demandé c'était l'arrêt du contrôle sans présence d'équipe SUGE et non l'arrêt total du contrôle. Simplement, ils faisaient la ronde de sécurité et s'ils étaient interpellés par un usager sans titre de transport, ils faisaient le titre de transport. Le contrôle, dans sa globalité, était fait avec présence SUGE. Moi, je suis d'accord pour dire qu'en curatif, il y a des choses qui sont faites. Il y a un accord agressions à la Traction qui est assimilé par tous. Il y a des choses comme « mission prod » qui devront, selon moi, se retrouver dans le futur accord sûreté et on est une des rares régions à remettre sur la table l'accord sûreté. Donc, en curatif, il y a une volonté de travailler. En revanche, je vais vous le dire avec mes mots, en préventif, c'est le néant, on est nuls et c'est inacceptable. Le pire de tout cela, c'est que personne ne prend ses responsabilités en préventif. On envoie les agents à l'abattoir et après, quand il y a des AT, on vient leur reprocher alors qu'il y a des manquements de l'entreprise. Moi, je veux bien que la formation gestes et postures ce soit la solution miracle, mais il y a des agents qui ne l'ont pas eue depuis six ans.

Moi, je veux bien qu'on me dise que ça rassure les usagers de voir un contrôleur faire respecter les gestes barrières, mais dès qu'un contrôleur se fait agresser parce qu'il demande le respect des gestes barrières, on dit qu'il a mal parlé, on dit qu'il a mal géré la situation. On dit qu'il faut rassurer les usagers, mais quand un ASCT va aider un collègue qui est en difficulté par rapport à des gens qui emmerdent le monde dans un train, on lui dit « tu n'avais qu'à ne pas y aller ». C'est juste hallucinant, c'est juste hallucinant. Très franchement, ça devient énervant et agaçant. Les ASCT, sur ce sujet-là, sont à bout. Allez voir, Monsieur RABIER, comment certains dirigeants répondent aux enquêtes sur les accidents du travail chez les ASCT et chez les agents d'escale voire de vente qui sont un peu moins nombreux, je parle du côté physique et pas du côté verbal. Allez voir comment ils répondent, allez voir. Une autre question, le grand communicant, Monsieur DHERSIN, annonce – oui, vous avez raison, Monsieur MARTEL, il s'enflamme – le nouveau PTA jusqu'à fin juillet. En revanche, il vous accuse d'avoir demandé la suppression des Lille – Paris le samedi et le dimanche et que, grâce à lui, ça a été maintenu. Je voudrais juste vous rappeler qu'on était au moins tombés d'accord, puisque vous n'étiez pas satisfait du fait que moi et d'autres répondions à travers la presse, mais si on faisait cela c'est parce que l'entreprise, selon nous, ne protégeait pas assez ses agents. Nous étions tombés d'accord sur un groupe de travail sur la question. Julien TAILLEZ s'était joint à cette demande. On attend toujours un retour sur cette proposition-là. Terminé pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Marc. Nous allons prendre une dernière demande de parole puis nous aurons un moment de réponses. Monsieur TAILLEZ.

M. TAILLEZ, CFDT

Bonjour à tous. C'était juste pour appuyer un peu ce qu'ont dit Sébastien et Marc, à savoir que cette histoire du double discours entre ce que vous, vous nous remontez ou vous nous dites dans les instances et ce qu'il se passe en réalité dans les directions de lignes sur l'encadrement de proximité, même si ça a toujours été un problème que l'on traîne depuis la création du CSE, vous alerter que là, les agents n'en peuvent plus et je pense que nous, ça commence vraiment à nous saouler aussi parce que nous sommes dans un contexte, on l'a dit tout à l'heure dans la déclaration, mais ça a été dit par toutes les OS, où nous sommes vraiment installés dans le temps avec cette crise. Les sensibilités sont exacerbées de partout donc essayez de faire le maximum pour qu'il n'y ait pas des divergences sur ces sujets-là entre ce que vous nous dites et ce qui est dit dans les directions de ligne. Je voulais juste rebondir sur ce qu'a dit Marc par rapport au GT, je confirme qu'on l'avait demandé aussi. Ça sera tout pour moi, merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Je propose que l'on fasse un dernier temps de réponses avant d'entamer l'ordre du jour, Raphaël.

M. RABIER, président

Oui.

M. MARTEL, directeur production

Je vais commencer, Raphaël, si tu veux bien. J'ai pris votre alerte, Monsieur VÉZARD. Vous avez raison, on va essayer de bien harmoniser. Ça tombe bien parce que j'ai un point de calage cet après-midi avec les directions de lignes donc je ferai remonter ce point de vue-là au niveau de l'harmonisation des modalités de commande. Ensuite, sur le PTA, j'ai vu la presse, comme vous, Monsieur LAMBERT et Monsieur TAILLEZ. Je suis un peu tombé de ma chaise en lisant qu'on parlait de l'été. Je commence un peu à connaître Franck DHERSIN, quand il est devant la presse, il fait des associations qui n'ont pas lieu. Il fait une jonction entre le PTA actuel et le service de plein été. Normalement, on a commandé le PTA pour quatre semaines, donc c'est mi-avril. Donc, entre mi-avril et début juillet, il y a quand même encore quelques semaines à dire et j'espère quand même que l'on pourra reprendre l'offre normale avant l'été. Sinon, c'est effectivement un peu ennuyeux. Concernant le Lille – Paris, il dit effectivement que la SNCF voulait le supprimer. Pourquoi ? On lui a posé la question sur le Lille – Paris. On lui a dit que le Lille – Paris était quasiment à 100 % des clients occasionnels. Or, le Premier ministre nous a dit que les liens interrégionaux étaient interdits sauf raisons impérieuses et quand on est en domicile – travail. Sachant que la clientèle de ce train-là n'est absolument pas domicile – travail et que c'est uniquement en fait de l'occasionnel pour ne pas dire du touristique, il nous semblait logique de proposer qu'il ne roule plus, donc bon. Il a voulu en faire un symbole et quelque part c'est une manière déplaisante de mettre ce type de dialogues que l'on peut avoir... quand on est en train de construire le PTA, on discute avec eux en disant « nous, on pense faire ça. Qu'en pensez-vous ? ». Il nous dit oui, il nous dit non, OK.

Après, il l'utilise pour se positionner en tant que sauveur de l'offre dans la presse. Que voulez-vous que je vous dise ? C'est un homme politique. Nous, on l'a fait parce qu'il y avait une logique, il y avait une logique à ne pas le faire, il nous a dit « non, on le garde », on n'a pas fait d'histoires et on l'a remis. Là-dessus, aller effectivement mettre ça dans la presse, c'est extrêmement déplaisant et je pense que c'est totalement contre-productif parce que... c'est un truc de dingue ce que je vais dire, mais à la SNCF, on essaye de faire des trucs intelligents quand on fait de l'offre. On regarde les flux, on sait où sont les clients, on regarde les lycées qui restent ouverts, on regarde tous ces trucs-là. On tient compte du couvre-feu à 18 heures. Donc, quand on fait des propositions, c'est qu'on a réfléchi à la question avant. Lui, il a estimé qu'il y avait une ouverture sur le Paris – Lille, qui a très bien fonctionné, c'est vrai, à son lancement.

Pour moi, c'est un non-sujet. C'est deux allers-retours le samedi dans l'offre. Moi, je m'occupe principalement quand même des gens qui sont obligés de continuer à aller travailler physiquement la journée et là, on essaye de faire quelque chose de propre. Je ne sais même pas vous dire si cette interview cache... si c'est un lapsus révélateur sur le fait qu'il nous demanderait ensuite de prolonger le PTA jusque fin juillet parce que je pense que si ça retourne dans l'opinion publique, il serait capable de nous demander que l'on revienne au normal rapidement. Je n'en tire absolument aucune conclusion. Concernant le groupe de travail, on n'a pas oublié. Comme je vous le disais tout à l'heure, nous sommes repartis dans une optique un peu plus court terme, mais on vous proposera quelque chose. C'est tout pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Raphaël, voulais-tu ajouter quelque chose ? Nous avons encore deux demandes de parole.

M. RABIER, président

Je vais répondre à Monsieur LAMBERT puis on prendra les prises de parole de Madame MAHIEUX et Monsieur CORDIER et ensuite on attaquera l'ordre du jour, si vous le voulez bien. Moi, je ne veux pas polémiquer par rapport à ce que vous avez dit. Moi, mon discours n'a pas changé, je considère, on l'a évoqué à maintes reprises dans les points COVID ou dans différentes instances CSE ou en DCI... Je considère, depuis le début de cette crise, que la comptabilité des mesures sanitaires sérieusement et rigoureusement appliquées par les contrôleurs et des opérations de lutte antifraude est possible. Ça veut dire que sinon, la boîte, dans son ensemble, aurait arrêté le contrôle, aurait arrêté la relation... Dès lors qu'on se rapproche de quelqu'un, on se met potentiellement en danger. Il n'y a pas que l'opération de contrôle en elle-même. Un agent d'accueil, quand il parle à un voyageur... On a arrêté, dans les fiches métier... que c'était possible en respectant, bien évidemment, tout ce qui est prévu. Quand je dis qu'il faut ensuite apprécier les choses, moi, j'ai toujours considéré qu'un roulant, d'une façon générale, c'est quelqu'un qui a l'habitude de travailler d'une manière autonome beaucoup plus qu'un sédentaire qui est souvent dans un collectif de travail, bien souvent. On peut citer des gares où le vendeur est tout seul, mais souvent vous avez des collectifs forts chez les sédentaires et vous êtes souvent seuls quand vous êtes roulant. Il y a donc des atouts et des qualités chez ces personnels-là qui les rendent capables, et les formations sont là pour cela, d'apprécier à un moment donné s'il faut faire ou pas quelque chose. Ce

n'est pas parce que c'est écrit sur le papier ou qu'il y a un objectif qui a été donné que tu dois aller te mettre en difficulté. Indépendamment même des situations de COVID, ce dont on parle là, à un moment donné, il y a des situations, il faut plutôt se mettre en vigilance, en protection et il y en a d'autres où tu es plutôt serein quand tu opères ton travail. Là, on l'a toujours dit et je n'ai pas changé d'avis, à un moment donné, si tu as affaire à un groupe, on a eu des cas il y a quelque temps, vous vous en souvenez, c'était il y a presque un an, où des migrants sans masques... il faut peut-être éviter d'aller, ce jour-là, faire un contrôle, de toute façon ils n'ont pas de billet, et toi-même te mettre en danger par rapport à des gens qui sont moins à cheval sur la prévention sanitaire. Il y a des situations où le contrôleur est largement capable d'apprécier, dans le sens complet du mot « apprécier », s'il faut ou pas opérer l'opération de contrôle. Ils savent le faire et ils le font. Il y a des opérations, il y a des trains, j'ai eu l'occasion de prendre le train hier, où la fréquentation est plutôt faible, on le comprend, à cause des mesures sanitaires, la quiétude du train me paraît – personnellement, j'ai traversé tout le train – correcte. Il y a un tour du train qui est fait systématiquement par le contrôleur.

Là, pour le coup, les conditions de contrôle me semblent réunies. Il y a des moments où on peut faire son travail dans de bonnes conditions et il y en a d'autres où il faut plutôt être prudents. C'est simplement cela que l'on dit et je n'imagine pas qu'un directeur de lignes dise l'inverse, si vous voulez. Un contrôleur est un agent responsable, qui a des missions de sécurité, de sûreté, de lutte antifraude, qui a les 4S et en général il le fait. En revanche, il y en a certains qui, pour des raisons peut-être autres, ne souhaitent pas appliquer un des 4S. Il y a donc des entretiens, on rectifie le tir et d'ailleurs ça ne se passe plutôt pas trop mal avec la ligne hiérarchique. Il y a eu des échanges, il y a des choses qui se font. On est donc dans quelque chose de mesuré. C'est simplement cela mon propos. Je n'oppose pas les propos que je peux avoir avec ceux qui seraient donnés sur le terrain.

M. SERHANI, relations sociales

On va donc prendre les demandes de parole. Madame MAHIEUX et Monsieur CORDIER.

Mme MAHIEUX, CGT

Bonjour à tous. Je vous ai écouté un petit peu attentivement concernant toutes les atteintes qu'on a pu avoir ces derniers temps. Moi, j'ai quand même bossé sur la question parce que, quand je reçois les alertes qui sont de plus en plus nombreuses, je me pose beaucoup de questions. Donc, Monsieur RABIER, je tiens quand même à vous signaler que depuis le 1^{er} mars 2020, si mes calculs sont exacts, sur le TER Hauts-de-France, nous avons subi – quand je dis « nous », ce sont évidemment les cheminots – cinquante-deux atteintes et outrages sur le personnel. Ça fait donc quand même l'équivalent d'une agression par semaine, ce qui est quand même énorme. Donc, quand je vous entends parler des gestes et postures, évidemment les gestes et postures à bord des trains sont primordiaux et font partie des mesures de prévention que l'entreprise a prises pour répondre au risque atteintes. En revanche, il va falloir se demander pourquoi, en période de pandémie, alors que l'activité est quand même moindre depuis plusieurs mois, les atteintes sont finalement soit en augmentation soit restent constantes. En fait, on prend un peu le problème à l'envers parce que, finalement, toute la politique de l'entreprise qui est basée sur la destruction

des emplois, sur le fait que la production est par terre, qu'il y a des trains qui sont supprimés à longueur de temps, qu'il y a des problèmes matériels... mène les usagers à des atteintes sur le personnel. D'ailleurs, de nombreuses études sociales démontrent que plus une entreprise est en baisse de production ou a une mauvaise image de production et plus les atteintes sur son personnel augmentent. Aujourd'hui, il va falloir, Monsieur RABIER, vous le savez c'est mon cheval de bataille dans de nombreuses réunions, que l'entreprise prenne ses responsabilités, qu'elle organise de nouvelles évaluations des risques qui ont changé, qui sont en constante augmentation et arrêter de se cacher derrière les petites mesures de prévention des gestes et postures qui ne sont plus suffisantes à l'heure d'aujourd'hui. Il y a un vrai problème dans votre angle d'attaque par rapport à ces atteintes. Il faut revoir votre façon de voir les choses. Je vous rappelle quand même que pour l'année dernière, les atteintes et outrages sur l'ensemble du GPU sont en augmentation de plus de 50 %, c'est énorme.

Le TER Hauts-de-France n'y échappe pas de toute façon, mais c'est quelque chose de général, c'est quelque chose qu'il va falloir vraiment prendre en considération et de toute façon, moi, je vous l'annonce, Monsieur RABIER, vous connaissez un peu la politique de la maison, je ne mets jamais de couteaux dans le dos, si j'ai travaillé le dossier atteintes et agressions c'est que l'on va bientôt se revoir sur ces sujets-là parce que je vous rappelle quand même – j'ai la date du 21 février 2021 en tête – que nous avons eu, sur le TER Hauts-de-France, quatre atteintes et outrages en une seule journée. Ça n'a l'air de choquer personne, on ne fait rien, aucune mesure de prévention n'est prise, le document unique, n'en parlons même pas puisque, de toute façon, il n'évolue pas alors que la loi prévoit que les accidents du travail le fassent évoluer et que de nouvelles mesures de prévention soient mises en place pour protéger le personnel, Monsieur RABIER.

À un moment donné, s'il faut venir pour vous faire prendre des mesures de prévention, on va y venir, on va y venir. Moi, je ne comprends pas que ça ne vienne même pas de vous. Je ne comprends pas que vous puissiez laisser cinquante-deux atteintes et outrages comme ça, sans qu'on en parle, sans qu'il ne se passe rien, il ne se passe plus rien dans cette entreprise. On a des coups de poing qui ont été donnés à des ASCT et les élus n'ont même pas été informés. Là, ça devient grave et catastrophique. Donc, va-t-il falloir attendre d'avoir un mort ou quelqu'un de tabassé dans un train pour que l'entreprise daigne enfin prendre ses responsabilités en termes d'agressions dans les trains et dans les gares ? J'en ai terminé.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Monsieur CORDIER.

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Je vais revenir rapidement au niveau du plan de transport et au niveau de la communication de Monsieur DHERSIN. Après, je comprends ce que vous dites, Monsieur MARTEL, sur le Lille – Paris au niveau des mesures du gouvernement sur les liaisons interrégionales. Je comprends la position. Après, ce qui me pose problème au niveau des communications, ce n'est pas la première fois que Monsieur DHERSIN communique comme cela et il nous fait quand même passer, au niveau de la SNCF, pour des amateurs. À chaque fois, il prend la place du défenseur du service public en gardant des trains... Je ne comprends pas que vous restiez comme cela. On passe

vraiment pour des nuls. Si ça ne vous pose pas de problèmes, c'est bien, mais moi ça me gêne et ce n'est pas la première fois. Régulièrement, il communique avant qu'on ait des informations. Ça sera tout pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Rémy.

M. RABIER, président

Un dernier point de réponse à Madame MAHIEUX avant qu'on passe au vote sur le PV. J'entends l'alerte, Madame MAHIEUX, et vous n'êtes pas la seule à avoir fait cette alerte. C'est le débat qu'on a régulièrement. On prend nos responsabilités, on les prend en tout cas chacun à son niveau. En tout cas, nous, à notre niveau, on a ouvert le champ des débats très rapidement avec vous dans une crise COVID qui ne nous permet pas vraiment de nous réunir facilement donc on ne veut pas attendre de meilleurs jours pour travailler ces sujets-là qui nous semblent prégnants. Ça, c'est une première réponse. On était tous d'accord, il n'y a pas plus tard qu'une semaine, sur le fait qu'il faut travailler rapidement sur ce sujet de la prévention parce que les débats sont là.

Côté curatif, j'ai envie de dire, nous sommes malheureusement bons. L'objectif c'est qu'il n'y ait jamais de curatif à faire voire même qu'il y en ait très rarement et qu'on ne soit pas bons. Là, on est devenus bons parce qu'il y en a trop. On partage les résultats, il y a trop d'atteintes, mais personne ne dit le contraire. Moi, je suis d'accord avec vous. Il y a beaucoup trop d'atteintes aujourd'hui dans les services publics et ça ne touche pas, malheureusement, que la seule SNCF. Il y a des évolutions de la société qui sont un peu graves dans les attitudes des uns et des autres vis-à-vis des agents du service public. Nous ne sommes pas tout seuls et moi je ne peux pas vous laisser dire que l'on s'en moque, qu'on ne fait rien, qu'on n'essaye pas de trouver des solutions... mais si c'était facile... on travaille le sujet des agressions depuis des décennies et il est malheureusement très complexe donc si c'était facile de faire de la prévention, on l'aurait déjà décidée, on la mettrait en œuvre et on aurait moins de problèmes. C'est quelque chose de difficile et de délicat de prévoir qu'un individu – c'est souvent un fait isolé qui se répète – dans ce train-là ou dans telle gare va d'un seul coup péter les plombs et va agresser oralement ou physiquement un agent de service public. On peut faire parfois plein de mesures, mais on ne sera pas là au bon moment... On sait très bien que tout cela est très difficile et vous le savez comme moi. La seule issue que je vois dans cette affaire, d'autres OS l'ont dit et vous aussi d'ailleurs, vous, la CGT, l'avez dit il y a une semaine, oui, il faut rapidement se mettre autour de la table et regarder ce qui doit être fait.

Le fait d'aviser les élus, peut-être qu'on a des modes logistiques... mais ce n'est pas ça qui est le plus difficile, ce n'est pas l'avis qui compte, ce sont les mesures de fond que l'on doit plutôt travailler entre nous. En tout cas, nous, nous avons la ferme intention de travailler ce sujet-là sérieusement avec l'ensemble, pour le coup, du groupe puisque vous savez que la SUGE ne travaille pas que pour TER Hauts-de-France, elle travaille pour l'ensemble des activités. Moi, je suis tout aussi volontaire que vous de faire baisser le nombre d'atteintes, mais force est de constater que c'est un exercice de prévention dont on n'a pas, en tout cas à ce stade, trouvé les solutions faciles et immédiates permettant de les réduire immédiatement, en tout cas rapidement. Nous ne sommes pas les seuls, vous l'avez dit et vous avez raison, ces

augmentations touchent plusieurs activités, plusieurs régions. Est-ce que ce moment un peu que vit la société française, et pas qu'elle, est plus difficile pour nos concitoyens, pour les gens qui sont dans les trains ? Je ne suis pas sociologue pour analyser tout cela, mais force est de constater que même si on a moins de monde dans les trains – ça, ce sont des chiffres – malheureusement, le taux d'agression ne régresse pas. Je partage cela avec vous. On va s'y atteler et on n'a pas l'intention d'abandonner le sujet. Je vous propose donc que vous preniez vos tablettes et que l'on ordonnance, puisqu'on aura plusieurs votations aujourd'hui, qu'on ordonnance, avec le système que vous avez maintenant l'habitude d'utiliser, le vote du PV du 25 février.

1) Approbation des PV du CSE du 25 février

M. RABIER, président

Je laisse donc Karim ordonnancer cela, merci.

M. SERHANI, relations sociales

Je lance l'application. Je vous remets le lien dans le fil de discussion. Nous sommes sur l'approbation du procès-verbal du CSE TER Hauts-de-France du 25 février 2021.

Les élus procèdent au vote.

Mme BULTHE, relations sociales

Karim, je n'ai pas de visibilité. Le vote est-il bien en cours ?

M. SERHANI, relations sociales

Je viens de lancer à l'instant, j'avais eu un petit bug et j'ai donc dû relancer. Le vote est lancé.

Mme DEDISSE, FO

Excuse-moi, Karim, je n'ai pas le lien qui apparaît dans la barre des messages.

M. SERHANI, relations sociales

Est-ce que tout le monde voit bien le lien ? Tu avais déjà l'application MyOS ?

Mme DEDISSE, FO

Oui.

M. RABIER, président

Madame CARON, normalement ce ne sont que les élus qui votent.

Mme CARON, RS CGT

Je n'ai pas parlé, moi, Monsieur RABIER.

Mme BULTHE, relations sociales

C'était Madame DEDISSE, je pense.

M. RABIER, président

Excusez-moi, j'ai confondu.

M. SERHANI, relations sociales

Je viens de relancer le lien dans le flux de discussion.

M. LAMBERT, SUD-Rail

J'avais eu un débat avec le Dr CREVEL sur la nomination du médecin. Il s'avère que dans ce PV-là, il y a eu une erreur d'analyse. J'ai contacté vos services et on a parlé d'un avenant à ce PV. Est-ce toujours d'actualité ou pas ? En fait, ça a été validé alors que ça ne devait pas l'être au vu des résultats. Avant que la délégation SUD ne vote, on voudrait savoir si effectivement la réponse qui m'a été apportée, qu'il y aura un avenant à ce PV, sera faite et comme ça on pourra valider ce PV. Terminé.

Mme BULTHE, relations sociales

Oui, Marc. Nous allons annexer à ce PV le compte rendu du vote, l'explication du nombre de votes pour et contre et la décision finale qui est donc différente de ce qui était inscrit au PV.

M. LAMBERT, SUD-Rail

D'accord, merci, je voulais juste avoir la confirmation avant de voter. Merci, Béatrice.

Mme BULTHE, relations sociales

Je vous envoie l'ensemble à la suite du CSE et je le mets sous IRP.

M. RABIER, président

Il y a eu, Monsieur LAMBERT, effectivement une erreur d'interprétation puisque les votes abstentionnistes doivent finalement être considérés dans les « contre ». Je m'en excuse par ailleurs. De ce fait, le vote n'a pas pu être entériné pour le nouveau médecin du travail. Donc, la SA Mère a été saisie et a fait le nécessaire avec l'inspection du travail pour qu'ils puissent trancher et que le médecin puisse exercer son rôle. Je pense qu'il y avait aussi une méconnaissance de notre part et de certains élus de la portée du vote abstentionniste dans cette affaire. C'est tout.

M. KIKOS, secrétaire

Monsieur le président, pour être clair, j'essaye de comprendre, le vote du médecin du travail du 25 février, on n'est plus sur les mêmes résultats. Est-ce que j'ai bien compris ?

M. RABIER, président

Les résultats sont justes, mais l'interprétation était erronée. C'est pour cela que, a posteriori, on a dû interpréter correctement les votes et donc signaler à la SA Mère et avec l'avenant qui sera fait, comme on l'a indiqué tout à l'heure à Monsieur LAMBERT. Le Docteur CREVEL voulait prendre la parole.

Dr CREVEL, médecin

Je suppose que vous votez pour le PV du 25 février. Vous confirmez donc que la nomination du médecin n'a pas été approuvée au vu du résultat des votes et que l'inspection du travail est saisie, est-ce bien cela que vous étiez en train de dire ou est-ce l'inverse ?

M. RABIER, président

Non, c'est bien cela, Docteur. Les résultats qui ont été affichés en février ont été mal interprétés. Donc, en réalité, a posteriori, on a dû en aviser la SA Mère qui fait donc le travail auprès de l'inspection du travail, tout à fait.

Dr CREVEL, médecin

Je vous confirme que les démarches ont été lancées auprès de l'inspection du travail et que notre direction a bien reçu cette information-là. Le délai, je ne peux pas encore vous donner la réponse de l'inspection du travail. Normalement, c'est deux mois pour avoir la réponse donc on va peut-être essayer que ce soit un petit peu plus rapide quand même parce que pendant ce temps-là le nouveau médecin ne peut pas recevoir d'agents qui dépendent du TER donc c'est forcément pénalisant pour tout le monde.

M. RABIER, président

Effectivement, j'ai été alerté par Arnaud RAMACKERS qui est embarrassé par cette affaire parce qu'il y avait des visites médicales qui, quelque part, vont prendre du retard. On attend l'avis de l'inspection du travail, tout à fait.

Dr CREVEL, médecin

Voilà. Merci de la confirmation.

M. RABIER, président

Karim, peux-tu nous donner les résultats sachant que Madame MAHIEUX a dû avoir un problème pour voter par l'application ?

M. KIKOS, secrétaire

Précisez-nous, Monsieur le président, les positions de vote. Je n'ai pas compris du coup ou alors j'ai mal compris, mais il faut être plus clair. Je suis resté sur six pour, neuf abstentions et huit refus de vote le 25. Y a-t-il un changement de position de vote ? C'est bien ça que vous êtes en train de nous dire. Vous avez fait une démarche auprès de l'inspection du travail, est-ce qu'elle est toujours en cours ?

M. RABIER, président

Je vais essayer d'être plus clair. J'entends l'ambiguïté. Le vote est juste. Les expressions qui ont été faites par le système, personne n'a contesté quoi que ce soit. Donc, les six pour, les huit refus de vote et neuf abstentions, je ne sais plus, en tout cas, le vote est juste. L'interprétation de ce vote, notamment concernant les abstentionnistes, a fait qu'il y a eu une erreur. On a considéré que les abstentionnistes, leur vote ne comptait pas en tant qu'abstentions. En fait, non, ils étaient à considérer comme des votes contre. Donc, finalement, le contre l'emportait sur le pour. De ce fait, la SA Mère a dû saisir l'inspection du travail. Est-ce plus clair, Monsieur KIKOS ?

M. KIKOS, secrétaire

Ça, j'ai compris. C'est l'intervention de Marc que je ne comprenais pas.

M. RABIER, président

Monsieur LAMBERT disant simplement que comme on avait dit l'inverse dans le PV, il fallait bien qu'il y ait un document qui rétablisse la vérité. C'est simplement cela l'intervention de Monsieur LAMBERT, c'est comme cela que je l'ai perçue en tout cas.

M. KIKOS, secrétaire

C'est plus clair.

M. RABIER, président

Donc, le vote est bon, mais l'interprétation n'est pas juste. Voilà notre souci du 25 février et on doit être le premier cas qui est arrivé d'un vote à bulletin secret pour un médecin qui, finalement, ne passe pas. On expérimente donc la procédure via l'inspection du travail. Peux-tu annoncer les résultats, Karim ?

M. SERHANI, relations sociales

Apparemment, nous avons des soucis de connexion pour certaines personnes. Je vais annoncer le résultat. Nous allons prendre en compte deux votes pour, Madame MAHIEUX et Monsieur PARJOUET. Je vais afficher les résultats. Je vais clôturer le vote. Nous avons, par le système MyOS, 21 voix pour 21 voix exprimées, 0 contre, 0 abstention. Nous ajoutons, à ces 21 voix pour, les 2 voix pour que je voie à travers le fil de discussion. Sachant qu'il me manque quand même des votants. Béatrice, pouvez-vous me dire si c'est bon au niveau du nombre de votants ?

Mme BULTHE, relations sociales

Lors de l'appel, il y avait 27 personnes, mais il n'y a que 24 personnes connectées, c'est ce que l'on voit apparaître à l'écran.

M. SERHANI, relations sociales

Je vois 24 plus les deux personnes qui ne peuvent pas se connecter, on va dire 26 votants. Voilà les résultats, si vous voyez bien mon écran.

M. RABIER, président

Merci. Ce PV est donc approuvé.

Le procès-verbal de la réunion du 25 février 2021 est approuvé.

2) Informations de Monsieur le secrétaire

M. RABIER, président

Je laisse la parole à Monsieur le secrétaire.

M. KIKOS, secrétaire

Monsieur le président, pas grand-chose ce mois-ci. Je voudrais simplement revenir sur les dernières annonces gouvernementales et le protocole national en entreprise. En ce qui nous concerne, pour les cheminots de notre périmètre, le maintien de la restauration collective avec, comme indiqué dans les textes, le fait de privilégier les paniers-repas – on continue sur la même lancée que l'année dernière – et de maintenir, avec cette règle des deux mètres de distanciation entre chaque personne, la possibilité de déjeuner sur place. Nos deux gérants de restaurant ont donc adapté

leur protocole pour pouvoir maintenir cette restauration d'entreprise. Nos espaces culturels sont également maintenus ouverts avec le protocole en vigueur. Je n'ai pas plus d'informations à vous donner. J'ai terminé.

M. RABIER, président

Merci. Monsieur le trésorier a-t-il des informations à donner au CSE ?

3) Informations de Monsieur le trésorier

M. FOURNIER, trésorier

Bonjour. Petite information concernant la trésorerie du CSE. Ce mardi, nous avons eu une commission budgets présidée par Monsieur Vincent EUDELIN pour la présentation du prévisionnel CSE 2021. Ce prévisionnel a été validé et présenté en bureau le même jour où il a été également validé. Normalement, aujourd'hui, Monsieur Fred PAYEN devait envoyer à la direction le compte rendu ainsi que le tableau prévisionnel afin que vous en soyez informés. De plus, nous sommes également sur la fin des travaux concernant le bilan comptable CSE de l'année 2020. Nous envisageons de le présenter à la plénière du 27 mai, mais Monsieur le secrétaire reviendra vers vous pour confirmation. Voilà pour la partie trésorerie. Terminé.

M. RABIER, président

Merci. On prend bonne note, côté Karim et Béatrice, de la plénière du 27 mai avec ce point que l'on commence à inscrire et qui sera à confirmer.

4) Informations de Monsieur le président

- Point d'actualité COVID-19

M. RABIER, président

Je pense que nous avons largement parlé du point d'actualité COVID dans la phase liminaire et je remercie le médecin d'être avec nous ce matin et de nous apporter l'ensemble de ces éléments. Je vais laisser peut-être la parole à Florent pour la partie sécurité et production.

- Information sécurité

- Information sur la régularité

M. MARTEL, directeur production

Laissez-moi quelques instants que je remette la main sur le document. Je suis désolé, mais comme je suis à l'isolement, je n'ai pas accès à tous les réseaux. Béatrice ou Karim, pouvez-vous le mettre à l'écran s'il vous plaît ?

Mme BULTHE, relations sociales

Je suis en train d'essayer de le passer à l'écran, mais ça m'arrangerait que vous le fassiez. Je vous l'ai envoyé dans le dernier mail mercredi matin très tôt.

M. SERHANI, relations sociales

Informations sur la régularité, est-ce bien cela ?

M. MARTEL, directeur production

Je vais faire une double connexion au truc avec l'iPad et l'ordinateur, on va se débrouiller comme ça.

M. SERHANI, relations sociales

Je l'ai, Florent.

M. MARTEL, directeur production

Mets-le si tu veux bien, Karim.

M. SERHANI, relations sociales

Entendu.

M. MARTEL, directeur production

Vous avez donc à l'écran les résultats du mois de février avec une régularité à 91. Ça, ce sont les grands chiffres, une régularité de 91,95 qui peut donc être comparée à celle de février 2020 puisque c'était en fait le seul mois du premier semestre où nous avons fait une offre parfaitement normale avec une amélioration et vous voyez, sur le cumul de 2021, une tendance plutôt bonne. Le chiffre qui n'est pas bon, ce sont les suppressions, mais je dirais que c'est le choix aussi de faire un plan de transport aussi proche que possible du nominal qui, évidemment, en période d'épidémie, avec la succession des cas COVID notamment, entraîne une certaine instabilité, mais je dirais que c'est un choix qui est en partie assumé. On a un objectif qui est à 1,8 en suppressions donc à 3,24, nous sommes évidemment très au-dessus, mais ce n'était, à ce stade, pas plus inquiétant que cela dans le contexte.

Au niveau des sous-compositions, le mois de février a été marqué, vous le savez, par une semaine de froid très intense qui a quand même joué sur la santé de notre flotte et qui nous a fait reculer par rapport à un mois de janvier qui était meilleur sur ce plan-là. Donc, si on se remet dans le contexte des années précédentes, vous voyez que nous sommes sur les courbes noires donc on est mieux que 2020, nous sommes mieux également que 2019. Le pointillé, c'est une espèce de projection de mars donc il ne faut pas en tenir compte parce qu'il y a eu beaucoup de bougées donc, aujourd'hui, on doit être sur le mois de mars à peu près à 91,5 donc très légèrement au-dessus. Le film des événements du mois, vous voyez que la période de froid a occasionné quand même une certaine plongée de nos chiffres de régularité qui sont ensuite remontés et après, évidemment, qui bougent au gré des incidents. On a eu, quand on regarde en termes de causalités, on a des éléments, sur le H00, on va peut-être passer dessus, si tu veux bien aller directement, Karim, sur la slide n° 11. Merci. Vous le voyez, beaucoup de sujets quand même sur des dérangements d'infrastructures qui sont en nette augmentation. Vous voyez les chiffres qui sont en haut à gauche et en haut à droite, vous voyez qu'au niveau causes internes TER, on est quand même sur une année 2021 qui démarre beaucoup mieux que l'année 2020 avec une diminution des causes internes TER de 0,6. En revanche, sur la partie infrastructures et notamment le dérangement de l'infra, c'est en forte dégradation et notamment des problèmes d'incidents d'alimentation électrique qu'on a connus sur le

réseau. Par exemple, la défaillance du transformateur de Thiennes qui a pesé assez lourd dans la régularité du mois.

Au niveau des causes autres EF, ça progresse aussi avec un sujet particulier en ce début d'année, beaucoup de gênes avec les trains de Fret. Une forte augmentation des gênes avec les trains de Fret, plutôt en baisse avec TGV et également en lien avec le plan de transport Voyages. Vous voyez, dans les liens avec les autres EF, nous sommes quand même avec une part qui devient préoccupante concernant les trains de Fret. Les suppressions, je passe dessus, je fais les éléments généraux. Peut-être un mot sur l'information voyageurs. Vous le savez, en 2021, nous avons démarré des nouveaux indicateurs, les indicateurs de réactivité incidents, réactivité et fiabilité dessertes.

Aujourd'hui, on se félicite d'avoir les meilleurs résultats sur l'ensemble des TER là-dessus, ce qui n'est pas le cas en régularité puisque nous sommes plutôt en queue de peloton. Sur l'information voyageurs, en revanche, nous avons fait des progrès considérables. La réactivité incident, c'est la capacité que l'on a à donner une première estimation de retard dans les dix minutes qui suivent le début de l'incident. La réactivité desserte est en fait un nouvel indicateur qui mesure la capacité à donner l'information de retard tout au long des gares de desserte du train et non plus seulement à la gare origine, comme c'était le cas en 2020 et antérieurement. Vous voyez que sur l'ensemble de ces trois indicateurs, on a des chiffres de haut niveau. On vise encore plus haut, mais ça commence à se sentir chez nos clients puisqu'on a eu des retours, y compris des élus du Y Picard qui sont évidemment toujours mécontents de la qualité de prod, mais qui, en tout cas, nous disaient qu'il y avait eu, notamment pendant les crises, de vrais changements du côté de l'entreprise. Donc, tout cela est encourageant sur le plan de l'information voyageurs. Après, vous voyez un benchmark sur la vision globale des BU pour illustrer ce que je voulais vous dire. Donc, vous voyez, en termes de résultats, nous sommes au niveau des TER puisqu'il n'y a que TGV Est qui fait mieux que nous sur la slide d'après, mais en tout cas, sur les autres TER, c'est nous qui avons les meilleurs résultats. En termes d'IV, on pèse 25 % de l'information voyageurs de l'ensemble des TER, il faut aussi le savoir. C'est tout ce que je peux dire sur le point production.

M. RABIER, président

Merci, Florent.

- Informations commerciales

M. RABIER, président

Pour la partie commerciale, on vous l'avait indiqué, nous sommes en train de vivre une transition du logiciel qui nous permettait de récupérer les données commerciales donc on n'a pas été capables de vous les donner ce mois-ci. Nous espérons, a priori, les avoir le mois prochain donc avec l'effet cumul du début d'année comme, bien évidemment, vous l'imaginez. Ce que je propose, si vous en êtes d'accord, c'est qu'on attaque éventuellement le point 5. On peut procéder aux lectures des déclarations et peut-être au vote. Êtes-vous d'accord, Monsieur le secrétaire ?

M. SERHANI, relations sociales

Sachant qu'on a une demande de parole de Monsieur CORDIER avant d'entamer le point 5.

M. RABIER, président

Entendu. On écoute Monsieur CORDIER.

M. SERHANI, relations sociales

Rémy.

M. CORDIER, pour SUD-Rail, procède à la lecture de la motion suivante :

Nous abordons le point 5 de notre ordre du jour où est prévu des échanges dans le cadre de la consultation sur la politique sociale de l'entreprise, les conditions de travail et l'emploi en vue du vote du cabinet d'expert-comptable assistant les élus du CSE TER Hauts-de-France pour cette consultation. Nous notons bien là un sujet qui touche pleinement les cheminots et cheminotes de notre région et qui devient difficile à vivre quotidiennement. Au-delà d'un vote sur une expertise qui viendrait confirmer le mal-être des cheminots et cheminotes, nous demandons que soit votée, conformément à l'article 6.1.3 du RI du CSE TER Hauts-de-France, la motion suivante :

Nous, élus du CSE TER Hauts-de-France, dénonçons depuis de nombreuses années la politique sociale de l'entreprise. Les nombreuses restructurations placent les cheminots et cheminotes dans une situation de souffrance de plus en plus importante et nous ne pouvons plus rester sans amener une contestation forte. Les pressions managériales sont de plus en plus importantes à tous les niveaux. Les objectifs inatteignables accentuent les difficultés à réaliser les tâches quotidiennes qui sont pourtant la fierté de chaque cheminot et cheminote. Comment travailler sereinement avec la reconnaissance méritée alors que tous les moyens, même humains, se réduisent chaque jour ? Depuis un an, les cheminots et cheminotes subissent les conséquences de l'épidémie dans leurs conditions de travail, leurs relations avec les usagers, leurs conditions de RHR, leurs rémunérations. Ces dernières accentuées par des mesures salariales inexistantes depuis sept ans. Les cheminots et cheminotes de la région n'en peuvent plus et ils l'ont déjà fait savoir à deux reprises par les contrôleurs qui auront été les premiers à se mobiliser. Nous, élus du CSE TER Hauts-de-France, appelons par cette motion à ce que la direction TER Hauts-de-France prenne des engagements immédiats forts et, dans le cas contraire, nous appellerons les cheminots qui le souhaitent à rejoindre le mouvement de grève qui débutera le 5 avril 2021. La direction doit apporter des réponses salariales, managériales, sociales, immédiatement au risque d'être responsable d'un mouvement d'ampleur.

Ça sera tout pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Raphaël.

M. RABIER, président

Écoutez, nous sommes dans une instance CSE, il y a des revendications qui ont été posées, il y a eu des DCI, il y a des préavis, il y a des réunions potentielles qui ont lieu dans ce cadre-là. On ne va pas faire de négociations dans une instance de CSE,

ce n'est pas le lieu ni l'objet. On actera cette motion dans le PV du CSE, bien évidemment. Voilà ce que j'ai à dire sur cette intervention.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur LAMBERT souhaite prendre la parole. Marc.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Ce que l'on vous demande et ce que l'on demande au secrétaire du CSE, c'est de soumettre cette motion-là au vote. On ne va pas reprendre les articles de notre règlement intérieur, ce n'est pas une déclaration, c'est une motion. Les résolutions, délibérations, motions et décisions peuvent être soumises au vote lors de la séance plénière même si elles n'ont fait l'objet d'aucune inscription préalable à l'ordre du jour à condition qu'elles se réfèrent à une question précise à cet ordre du jour. On est dans ce cadre-là, donc on demande au secrétaire et à vous, président, de soumettre cette motion au vote.

M. SERHANI, relations sociales

Il va nous falloir, Raphaël, une petite pause pour pouvoir l'inscrire dans l'outil dans ce cas-là.

M. RABIER, président

Moi, je n'ai pas de problème à faire un vote sur ce style de motions dès lors qu'on a les conditions techniques pour le faire donc avec le petit délai que vient d'indiquer Karim. Il faut donc nous laisser quelques minutes. Voulez-vous la passer maintenant ? Monsieur le secrétaire a-t-il une objection quelconque ?

M. KIKOS, secrétaire

Monsieur le président, je découvre comme vous la motion de la délégation SUD alors qu'on a eu un bureau de CSE avant-hier. On aurait pu échanger sur le contenu. Le bureau de CSE, dans le règlement intérieur, il sert aussi à cela. Donc, je vous demande une interruption de séance. Je demande à SUD d'envoyer à l'ensemble des organisations syndicales le contenu de cette motion avant qu'elle ne soit votée par les élus afin que l'on puisse en prendre connaissance et que chaque organisation syndicale s'exprime sur sa position de vote avant de pouvoir passer au vote. J'en ai terminé, Monsieur le président.

M. SERHANI, relations sociales

Nous aurions besoin également, dans ce cas-là, Rémy et Marc, que vous nous envoyiez, à Béatrice et à moi-même, la motion pour que l'on puisse l'inscrire dans l'outil.

M. RABIER, président

Il est 11 h 54, on se donne dix minutes de pause et nous reprenons à 12 h 05 sur ce même pont, s'il vous plaît.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Une réponse quand même, Monsieur RABIER, par rapport à l'intervention du secrétaire. On ne reviendra pas sur la dernière motion qui a été proposée sans avoir l'aval de l'ensemble des mandatés, juste une présentation en CSE pour laquelle

personne n'avait donné mandat. Ça, c'est la première réponse. Par ailleurs, nous allons envoyer le nécessaire. Après, une chose est sûre, quel que soit le résultat du vote de cette motion, nous appliquerons la décision prise par les élus du CSE TER. Si on veut tout dire, on dit tout. Merci. Terminé pour moi.

M. RABIER, président

Très bien. Retour dans dix minutes sur ce même pont, merci.

La séance est suspendue de 11 h 55 à 12 h 29.

M. RABIER, président

Nous sommes reconnectés côté direction. M'entendez-vous, Monsieur le secrétaire ?

M. SERHANI, relations sociales

Moi, je t'entends, Raphaël.

M. KIKOS, secrétaire

Oui, je vous reçois bien, Monsieur RABIER.

M. SERHANI, relations sociales

Y a-t-il une déclaration ou une prise de parole ?

M. LAMBERT, SUD-Rail

Nous demandons juste que la motion soit soumise au vote.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord.

Mme CARON, RS CGT

Si je peux me permettre, pour la CGT.

M. SERHANI, relations sociales

On t'écoute, Christiane.

Mme CARON, RS CGT

Nous, en ce qui concerne la position de la CGT, on ne participera pas au vote de cette motion.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord.

M. RABIER, président

Nous allons donc procéder au vote avec l'application. C'est une décision qu'on avait prise il y a quelques semaines, que ce soit des PV, des motions, des recours à experts, quoi qu'il en soit, maintenant, on utilise cela et comme ça, au moins, on est tous d'accord. Vous utiliserez donc, pour la délégation CGT, le choix « ne prend pas part au vote » puisque le cas est prévu, comme vous le savez. Karim, peux-tu ordonnancer s'il te plaît ?

M. SERHANI, relations sociales

Le vote est lancé.

Les élus procèdent au vote.

M. SERHANI, relations sociales

Nous sommes à dix-huit exprimés sur vingt-quatre connectés, ça avance. Encore un petit peu de temps, il ne reste pas beaucoup de personnes qui doivent exprimer leur vote. Il nous reste encore deux voix non exprimées.

Mme BULTHE, relations sociales

Karim, Monsieur PLATEAUX nous a envoyé un message, il ne parvient pas à voter donc il a envoyé son vote.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord. À l'instant, j'ai vingt-quatre connectés, nombre de voix non exprimées, deux pour l'instant. Vingt-deux exprimées, sept refus de vote et j'ai quinze votes pris en compte. Il me reste encore deux votes non exprimés. Je ne sais pas qui a des soucis. Qui a éventuellement des problèmes pour exprimer son vote ?

M. KIKOS, secrétaire

Xavier va se connecter et tu devrais avoir un votant en plus.

M. SERHANI, relations sociales

Nous avons également Monsieur HONVAULT qui a exprimé son vote par messagerie. Il faudra donc prendre en compte ces deux voix de Monsieur PLATEAUX et de Monsieur HONVAULT. Je te propose, Raphaël, de clôturer quand même le vote.

M. RABIER, président

Tout à fait. Tu peux afficher et on va additionner avec les gens qui ont des problèmes de connexion.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord.

M. RABIER, président

Pour cette motion, nous enregistrons quinze plus deux donc dix-sept expressions pour et nous enregistrons sept plus une donc huit refus de vote. Cette motion est donc adoptée et sera bien évidemment annexée au PV.

La motion proposée par la délégation SUD-Rail est approuvée.

M. RABIER, président

Il est 12 h 37 donc je vous propose d'arrêter pour la pause repas et de reprendre à 14 h 10, si ça convient à tout le monde. Sommes-nous tous d'accord pour 14 h 10 ?

M. KIKOS, secrétaire

On reprend avec le point 5, est-ce bien cela, Monsieur RABIER ?

M. RABIER, président

Avec le point 5 à 14 h 10, tout à fait.

M. KIKOS, secrétaire

C'est bon pour nous.

M. SERHANI, relations sociales

Pour la délégation SUD ?

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Pour la délégation SUD, c'est bon également.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Pour la délégation UNSA ?

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

C'est bon également pour la délégation UNSA.

M. SERHANI, relations sociales

Pour la délégation FO ?

Mme ALEXANDRE, FO

Oui, c'est bon pour nous.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord, merci. Pour la délégation CFDT ?

M. VÉZARD, RS CFDT

On aurait pu reprendre à 14 heures, Monsieur le président, non ? Ça fait 1 heure 20 au lieu de 1 heure 30, mais on aurait pu reprendre à 14 heures.

M. RABIER, président

Je préfère qu'on reste sur 1 heure 30, c'est une convention qu'on a entre nous, on se donne 1 heure 30 de pause, ça fera du bien à tout le monde.

M. VÉZARD, RS CFDT

Pas d'opposition pour nous non plus.

M. RABIER, président

Allez, 14 h 10, merci, à tout à l'heure et bon appétit.

La séance est suspendue de 12 h 38 à 14 h 11.

M. RABIER, président

Rebonjour après la pause repas. Je vérifie que tout le monde est à peu près connecté.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur le secrétaire est connecté.

M. RABIER, président

Je vous propose de reprendre nos travaux avec le point n° 5 et je laisse la parole à Monsieur le secrétaire.

5) Échanges dans le cadre de la consultation sur la politique sociale de l'entreprise, les conditions de travail et l'emploi en vue du vote du cabinet d'expert-comptable assistant les élus du CSE TER HDF pour cette consultation

M. KIKOS, secrétaire

Monsieur le président, avez-vous des éléments à présenter ou est-ce que vous me laissez lire la délibération.

M. RABIER, président

J'avais introduit effectivement à la reprise le fait que je vous laissais la parole pour lire votre déclaration. Je crois même qu'il y a deux déclarations. Je vous laisse la parole.

M. KIKOS, secrétaire

Très bien, merci.

M. KIKOS, pour le CSE TER HDF, procède à la lecture de la délibération suivante :

Monsieur le président,

Le CSE TER Hauts-de-France informé ce jour dans le cadre de sa consultation sur la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi prévue par les dispositions des articles L.2312-17 et L.2312-26 et suivants du Code du travail et après en avoir échangé en séance décide, conformément aux dispositions de l'article L.2315-91 du Code du travail, de se faire assister par un expert-comptable et désigne à cet effet le cabinet Émergences (261, rue de Paris, 93556 Montreuil).

Je vous propose donc de passer au vote sur cette désignation, Monsieur le président.

M. SERHANI, relations sociales

Je vous ai remis, dans le fil de la conversation, le lien pour vous connecter. Je vais lancer le vote. Le vote est lancé.

Les élus procèdent au vote.

M. SERHANI, relations sociales

Didier, j'ai bien vu que vous aviez des problèmes de connexion et on a vu que vous aviez voté pour. Il reste encore trois voix à exprimer. Nous avons apparemment trois personnes qui ont du mal à exprimer leur voix.

M. KIKOS, secrétaire

J'ai des retours de problèmes de connexion, Karim.

M. VÉZARD, RS CFDT

Karim, pour la CFDT, il y a Virginie qui n'arrive plus à déverrouiller son écran donc elle ne peut pas voter.

M. SERHANI, relations sociales

Donc elle ne peut même pas exprimer sa voix par écrit ou par oral.

M. VÉZARD, RS CFDT

Voilà, tu as tout compris.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord. Ce que je peux proposer, Raphaël, il y a encore deux voix non exprimées, mais je peux afficher les résultats s'il n'y a pas de doutes sur le résultat exprimé, on pourrait passer au point suivant.

M. RABIER, président

Oui, Karim.

M. KIKOS, secrétaire

J'ai Xavier WATTEBLED qui a d'autres problèmes de connexion à Teams.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord. Je vais donc afficher les résultats et s'il n'y a pas de doutes – il y a une voix qui vient de s'afficher – on pourra passer au vote suivant. Nous avons donc deux voix pour qui s'ajoutent : Sylvain PLATEAUX et Didier PARJOUET. Je te laisse la parole, Raphaël.

M. RABIER, président

Concernant cette délibération, nous enregistrons vingt-et-un plus deux, vingt-trois voix pour et deux abstentions. Donc, elle est adoptée, Monsieur le secrétaire.

La délibération concernant le recours au cabinet Émergences comme expert-comptable est adoptée.

M. KIKOS, secrétaire

Je continue, Monsieur le président.

M. KIKOS, pour le CSE TER HDF, poursuit la lecture de la délibération suivante :

Donne mandat à Monsieur Alexandre KIKOS, secrétaire du CSE, pour prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de cette délibération, notamment de prendre contact avec l'expert désigné et éventuellement engager, pour défendre les intérêts du Comité, toutes les procédures administratives et judiciaires.

Je vous propose de passer au second vote.

M. SERHANI, relations sociales

Le vote est lancé.

Les élus procèdent au vote.

M. SERHANI, relations sociales

Il reste encore six voix à exprimer, y compris les voix exprimées dans le fil de la conversation. Raphaël, je propose que l'on fasse comme le vote précédent. Je peux déjà afficher les résultats s'il n'y a pas de doutes, on pourrait alors valider.

M. RABIER, président

Oui, Karim. Tu peux afficher les résultats, s'il te plaît. Donc, vingt voix pour exprimées pour cette résolution qui s'additionnent avec Monsieur PARJOUET, une, Madame MANIER, deux, Monsieur PLATEAUX, trois, ça fait vingt-trois pour. Cette résolution est donc adoptée.

Les élus du CSE TER Hauts-de-France donnent mandat à Monsieur KIKOS pour prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de cette délibération.

M. RABIER, président

Merci. Avons-nous terminé le point 5, Monsieur le secrétaire ?

M. KIKOS, secrétaire

Oui, pour moi, c'est terminé, Monsieur le président.

M. RABIER, président

Je vous remercie. Je vous propose, sans attendre, de passer au point SSCT pour lequel vous avez dû recevoir le document.

6) Point SSCT (1^{er} trimestre 2021)

M. RABIER, président

On va pouvoir commencer à balayer un peu les indicateurs. Est-ce que Christian PERCEBOIS s'est connecté avec nous ?

M. PERCEBOIS, pôle prévention

Oui, je suis connecté. Bonjour à tous.

M. RABIER, président

Christian, on te laisse la parole et s'il y a des questions, bien évidemment, nous échangerons une fois que tu auras donné les grandes lignes des résultats trimestriels s'il te plaît.

M. PERCEBOIS, pôle prévention

Entendu, pas de soucis. Je ne sais pas si, Karim, tu peux projeter.

M. SERHANI, relations sociales

Je vais chercher les éléments.

M. PERCEBOIS, pôle prévention

Entendu. Je peux commencer par une introduction. Le support a été légèrement modifié par rapport à celui que j'avais l'habitude de vous donner en 2020 suite aux remarques que vous aviez formulées lors du dernier CSE en décembre et dans lequel j'étais intervenu. Il y a déjà une première partie avec des indicateurs sur l'accidentologie qui vont apparaître, je l'espère. Ces indicateurs reprennent les chiffres CSSCT par CSSCT avec un comparatif sur 2020. Effectivement, l'année 2020, on peut se souvenir qu'elle a été particulière. Donc, je pourrai éventuellement faire un rappel par rapport à 2019 qui était une année « normale ».

M. SERHANI, relations sociales

Béatrice, peux-tu me dire quel document il faut que j'affiche ? Je ne le vois pas dans les éléments constitutifs.

M. PERCEBOIS, pôle prévention

Ça s'appelle « bilan campagne de sensibilisation », je pense.

Mme BULTHE, relations sociales

Christian, si tu l'as, ça serait peut-être plus simple de le partager comme ça tu pourras dérouler ton document plus facilement ou mettre en couleur ce dont tu veux parler ou ce que tu veux mettre en évidence.

M. PERCEBOIS, pôle prévention

Je l'ai lancé. Le voyez-vous ?

Mme BULTHE, relations sociales

Oui, oui, très bien.

M. PERCEBOIS, pôle prévention

Entendu. J'expliquais, les tableaux par CSSCT, le premier c'est pour services. On a arrêté les chiffres au 18 mars donc une partie du 1^{er} trimestre. Je le disais, un comparatif avec 2020. Effectivement, on est sur des bases plutôt comparables à 2019 puisque, pour le 1^{er} trimestre 2019, on avait quasiment les mêmes chiffres. Voilà pour services. On verra cela sur la diapo sur les éléments matériels donc les causes des accidents, on a eu des intempéries. Surtout sur janvier et février, on a eu des accidents de plain-pied et dénivellation suite à des glissades et aux intempéries qu'on a connues. On peut noter, trajet, nous sommes à zéro et sans arrêt, il y en a eu aussi. Donc, sur services, on avait une augmentation par rapport à 2020. Sur production et évolution des services, on est sur des niveaux sensibles à 2020. Cinq accidents sur les deux mois et demi contre six sur 2020. Sur matériel et direction, direction on a eu zéro. Ce sont donc des accidents maintenance du matériel en totalité. On est à cinq et on était à quatre l'année dernière. Ce qui fait, au total, au 18 mars, trente-cinq accidents du travail avec arrêt, vingt-et-un accidents du travail sans arrêt, six accidents de trajet avec arrêt et deux accidents de trajet sans arrêt. Donc, en comparaison à 2019, on était, sur la même période, les accidents du travail avec arrêt, à trente-cinq, le même chiffre, sur 2019.

Au niveau des causes, ce qu'on appelle aussi les éléments matériels des accidents du travail avec arrêt, je vous l'ai fait par CSSCT, intempéries, accidents de plain-pied, dénivellation, on voit bien sur la CSSCT maintenance du matériel et direction. Sur production de services, on a eu aussi des glissades, des agents en cheminant pour aller chercher leur rame. Sur services, on est à vingt-quatre et dix-neuf sur plain-pied et dénivellation et on est aussi, dans le même ordre de grandeur, sur vingt-quatre et dix-neuf sur tout ce qui est outrages et atteintes aux personnes. On a aussi 5 % de manipulation d'objets. Manipulation d'objets, c'est, en cabine arrière souvent, port du sac par exemple. Dernièrement, on a eu un agent qui s'est cogné dans une cabine avec le siège. C'est donc repris là. 10 % en malaises, ce sont des personnes qui ont eu un choc psy suite à des conflits en interne, ils sont considérés en malaises. Au niveau des actions de prévention 2021, on a la démarche « mission prod ». J'étais déjà intervenu sur ce sujet plusieurs fois en vous rappelant la démarche. On la déploie donc sur le versant sud avec de nouvelles missions dans d'autres établissements. Je rappelle que le principe de mission prod c'est de proposer à l'agent – ça pourrait faire l'objet d'un débat parce que pour l'instant il est proposé à l'agent en curatif – de passer quelques jours... On avait donc lancé cela avec le COP.

Actuellement, on est en train de voir pour déployer mission prod sur d'autres missions dans d'autres services. Ça, c'est pareil, nous sommes à votre disposition pour venir

vous le présenter en détail soit en CSE soit en CSSCT. On a les CLSI, correspondants locaux de sécurité incendie et mise à jour des registres incendie, il y a un gros travail aussi qui est fait avec tous les changements qu'on a connus dans les gares, dans les résidences. On est en train de remettre en qualité toute la partie incendies. On a les modèles de chaussures de travail, pareil, j'étais déjà intervenu sur ce sujet. Ça fait déjà deux ans que le national nous a proposé au contrat-cadre des chaussures de travail qui sont aux normes, qui sont adaptées, qui sont conformes aux tenues. Il y a déjà des agents qui en sont dotés et on a considéré comme, vous l'avez vu, une des causes principales c'est tout ce qui est accidents de plain-pied...

M. SERHANI, relations sociales

Excuse-moi, Christian. J'interviens dix secondes. Loïc, peux-tu couper ton micro, s'il te plaît ? Merci, Loïc.

M. PERCEBOIS, pôle prévention

Je parlais donc des chaussures de travail. Nous nous sommes dotés, nous, direction sécurité, de différents modèles et nous nous sommes proposé de venir les présenter dans les différentes directions de lignes directement aux agents afin qu'ils puissent les toucher, les essayer puis les commander. De même, en tant qu'élus et mandatés, vous pouvez aussi, vous, nous demander ces paires de chaussures de travail, on pourra vous en doter, il n'y a pas de problème. La prise en charge des agents après outrages ou atteintes, ça a été aussi évoqué ce matin, on réalise des analyses sûreté, on réalise des retours même s'il n'y a pas d'arrêts après chaque outrage et atteinte. Il y a une prise en charge. DigiPrev, c'est un outil qui sert à tracer tout ce qui est coactivité. Vous avez entendu parler des plans de prévention.

Tout se fait maintenant à travers l'outil DigiPrev qui est une plateforme qui permet, on va dire, de faciliter tout ce qui est la gestion administrative de la coactivité des plans de prévention. Peut-être que certains d'entre vous y ont participé, on a eu, sur la direction de lignes Étoile d'Amiens, depuis début mars, on a commencé les évaluations aux risques psychosociaux dans le cadre du RH970. Donc, ça commence à être saisi dans la plateforme et un gros travail est fait actuellement avec cette direction de lignes. De même que nous sommes en train de préparer, pour la DL Avesnois et Littoral, l'organisation de ces évaluations aux risques psychosociaux pour les mois à venir. Puis, ça a été évoqué aussi ce matin, la mise à jour du document unique qui est, je vous le rappelle, obligatoire une fois par an et après chaque accident, bien sûr. Ça, tous les préventeurs, chaque direction de lignes a un préventeur attribué et chaque préventeur, en passant bien sûr par le référent avec les mandatés CSSCT, on va mettre à jour chaque document unique et on va accompagner les managers dans cette tâche parce qu'ils le font, mais on pense que, pour gagner en qualité, ils ont besoin d'un accompagnement par des experts que sont les préventeurs. J'ai terminé ma présentation.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Christian. Nous avons d'abord une demande de Madame CORBIN qui demande s'il est possible, sur les éléments matériels, de faire figurer N-1 pour une meilleure lecture. Tu peux répondre tout de suite.

M. PERCEBOIS, pôle prévention

Oui, je prends toutes les remarques, il n'y a pas de problème.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord. Nous avons une demande de parole de Monsieur DECLERCQ, nous avons Monsieur LAMBERT et Monsieur VÉZARD.

M. DECLERCQ, CGT

Quelques remarques sur les chiffres qui figurent sur ces slides. Sur la slide n° 6, vous parlez en pourcentage, mais on aimerait savoir ce que ça représente exactement, y compris en nombre de jours concernant les faits sûreté et les accidents du travail qui sont liés à des agressions. Quand je dis « agressions », vous l'avez compris, on parle d'outrages, on parle d'atteintes, tout ce qui est repris dans ce qu'on s'est dit la semaine dernière. Je vais donc utiliser le terme « agressions » parce que, quoi qu'il en soit, qu'elles soient verbales ou physiques, ça reste une agression. Ce qui serait bien c'est qu'on ait le détail dans le nombre de jours d'accidents du travail dans ces pourcentages de ce que représentent les agressions. Ça, je vous le dis par avance parce que vous aurez de toute façon droit à la question aux prochaines réunions sûreté qu'on fera. Ça serait donc bien qu'on ait le détail.

Pour le coup, sur la slide 7, vous dites « améliorer la prise en charge des agents après outrages ou atteintes » et vous mettez cela sur une slide où on parle des actions de prévention pour 2021. Quand on parle d'amélioration de prise en charge des agents après outrages ou atteintes, on est dans le curatif, on n'est pas dans le préventif. Donc, ou vous l'enlevez de la slide ou vous faites réellement du préventif et vous nous donnez réellement les actions mises en œuvre pour éviter les agressions. Sur ce point-là, améliorer la prise en charge des agents, c'est ce qu'on s'est dit la semaine dernière, ça fait des années et des années que vous nous sortez la même mayonnaise à chaque fois. Quand on parle sûreté, ce point apparaît dans toutes les présentations qui sont faites par l'entreprise. On peut comprendre qu'il y a des choses qui bougent, mais à un moment donné, comme là on discutait la semaine dernière de l'accord sûreté qui va devoir être mis en place, il va falloir que ce terme « améliorer », il disparaisse le plus possible parce que, comme je le disais, on peut toujours faire mieux, mais qu'il disparaisse le plus possible et qu'on ne soit pas sur l'amélioration du curatif, qu'on soit sur l'amélioration du préventif. Pour la CGT, on préférerait. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Jérôme. Avant de répondre, on va prendre les deux autres demandes de parole si tu veux bien. Il y avait Monsieur LAMBERT et Monsieur VÉZARD.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Sur les accidents du travail, on avait parlé aussi, puisqu'en fait, on analyse les AT avec le pôle sécurité et on émet des avis, les formations PRAP à remettre en place par rapport aux problématiques de blessures au cou ou des choses comme cela. C'est vrai qu'elles ne sont pas tenues depuis longtemps et il faudrait les remettre en place très rapidement. Plein d'accidents de plain-pied pourraient être éventuellement résolus avec le port de chaussures de travail, mais il faudrait peut-être aussi intégrer, dans la journée de travail, la vérification de la zone de travail. On remarque que pas mal d'accidents de plain-pied ou autres sont dus à du matériel qui traîne, de l'inattention ou des choses comme cela. Il y a toutes ces pistes-là qui sont à creuser et je pense que l'on pourrait diminuer bon nombre d'accidents du travail. Sur les agressions, je vais faire très court parce que beaucoup de choses ont été dites par

Jérôme DECLERCQ. Effectivement, sur le côté curatif, je valide ce qui a été dit par Christian PERCEBOIS, mais il ne me contredira pas en disant que sur la partie préventive, je répète mon total désaccord avec les réponses qui sont amenées lors des enquêtes sur la façon dont on gère toute la partie préventive des agressions. Je ne ferai pas plus long puisque, sur la partie des agressions, on en a parlé longuement ce matin. Terminé pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Marc. On va prendre les trois demandes de parole qui suivent puis nous ferons un moment de réponses. Sébastien.

M. VÉZARD, RS CFTD

Merci, Karim. J'aurais voulu revenir sur le sujet des chaussures de sécurité. Les seize modèles que vous présentiez comme étant un moyen de réduire les accidents de plain-pied, pourquoi pas, mais vous allez être reçus au niveau des UP Traction parce que ça fait déjà un certain laps de temps que tous les CUP avaient le même discours bien rodé : il n'y a absolument plus de budget pour pouvoir faire vivre une consigne vêtements. Ça fait déjà trois ans sur certaines UP qu'il n'y a plus rien hormis des chaussettes. Là, on va venir leur dire qu'il y a un budget pour fournir des chaussures de sécurité aux agents alors que ce n'est pas une demande qui vient d'eux. Encore une fois, on voit un décalage entre la réalité des choses. Quand vous voulez mettre en place quelque chose, on trouve tout de suite le budget pour pouvoir le faire. Ensuite, j'aurais voulu revenir sur les chiffres, sur les pourcentages que vous avez présentés, sur les 43 % qui étaient sur les outrages et atteintes aux ASCT. Pourquoi n'avons-nous pas eu le comparatif avec 2020 qui a été fait parce qu'on sait qu'il pourrait y avoir un lien, sur cette augmentation des outrages aussi, avec le COVID puisqu'il y a de plus en plus de situations conflictuelles pour les ASCT là-dessus ?

Après, c'était plus sur la CSSCT en elle-même. Depuis la mise en place des directions de ligne, certains mandatés ont énormément de mal à pouvoir faire leur travail du fait qu'ils n'ont plus accès à toutes les informations qu'ils avaient avant. Je vais vous donner l'exemple de la plateforme pour les accidents du travail. Depuis la création des DDL, il n'y a plus aucun message d'alerte de dossier agent qui est envoyé aux mandatés. Donc, sur le portail SIRIUS, ils ont juste accès à leur DDL, mais plus à l'ensemble des DDL, ce qui les empêche de faire leur travail correctement. Encore une fois, les questions qui sont posées dans l'outil IRP restent lettre morte et s'il n'y a pas de relances à chaque CSSCT, aucune réponse n'est apportée aux questions. C'est terminé pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Sébastien. Virginie, tu avais demandé la parole.

Mme MANIER, CFTD

Bonjour. J'aimerais savoir si suite aux agressions vous trouvez normal que les responsables ne prennent aucune nouvelle des agents ayant subi des agressions à bord des trains et étant en accident du travail. Ils sont seuls chez eux sans aucune information. Leurs chefs directs ne prennent même pas de leurs nouvelles. Trouvez-vous cela normal ? C'est terminé pour moi. J'aimerais juste savoir si vous trouvez cela normal et si vous alliez changer cela parce que les agents se sentent seuls chez eux sans aucune nouvelle.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord, Virginie, on a pris le point. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Bonjour. Excusez-moi, j'ai de gros problèmes de connexion. Je vais être très court, on réitère à la CGT la demande d'être avertis des faits sûreté, des agressions, des accidents du travail graves. Après, je ne vous demande pas que nous soyons avertis de tout, mais au moins des accidents graves ou entraînant des conséquences. On veut être avertis, parce que ce n'est pas parce qu'on est élu CSE qu'on n'est pas en CSSCT, c'est l'éternel débat là-dessus, sur la mise à jour du DUER. Des agressions ont lieu dans les trains, des accidents ont lieu dans les gares, dans les trains et on n'est jamais au courant. Si on veut vraiment faire de la prévention, on se regroupe et on essaye de trouver des solutions pour ne plus que ça arrive. C'est ça la prévention. Si c'est que du curatif, ce n'est pas de la prévention. J'en appelle quand même à votre première responsabilité, Monsieur RABIER, de préservation de la santé des salariés. C'est une obligation de résultat. Donc, je réitère une énième fois le vœu pieux – j'espère qu'il ne sera pas pieux – d'être avertis de tout ce qu'il se passe sur la région parce qu'on a des prérogatives et nous avons aussi des obligations, nous, les élus. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Monsieur WATTEBLED. On va faire un moment de réponses avant de prendre les trois autres demandes de parole que j'ai bien notées : Madame MAHIEUX, Monsieur LAMBERT et Monsieur TOURNAY.

M. PERCEBOIS, pôle prévention

Les jours d'arrêt, ça avait été une des premières demandes. Il y a un fichier, je ne sais pas s'il a été transmis, où vous avez la liste de tous les faits qu'on enregistre et vous avez le nombre de jours d'arrêt. Le nombre de jours d'arrêt, on ne l'a pas à l'instant T. C'est le nombre de jours d'arrêt qui est enregistré par la caisse de prévoyance. Il y a un petit décalage d'environ un mois. On a parlé aussi des formations PRAP, c'est ce qu'on appelle les gestes et postures. Bien sûr qu'on est à même de remettre cela en place dès que la situation sanitaire permettra d'organiser des forums dans les différents sites. C'est quelque chose auquel on tient énormément. Vous avez parlé de la prise en charge, effectivement, nous sommes aussi tout à fait d'accord pour agir en préventif. Donc, nous sommes en train de voir comment nous allons mettre cela en place. Par exemple, avec du mission prod en préventif.

Autrement dit, proposer mission prod avant qu'il n'y ait un fait sûreté qui se présente. Les chaussures de travail, on va les présenter aux agents et ensuite, effectivement, c'est avec leur UP qu'il faudra voir pour les commander. On ne va pas dire que parce que tout le monde est équipé en chaussures, on a zéro accident de plain-pied dénivellation, mais dans certains cas ça peut réduire le risque. L'accès à la plateforme, si vous avez des soucis d'accès, n'hésitez pas à me contacter pour que je regarde. Normalement, en tant qu'élus CSE, vous avez accès à tous les documents uniques du TER Hauts-de-France. En revanche, les mandatés ont uniquement accès au périmètre de leur CSSCT, mais s'il y a des soucis de connexion, n'hésitez pas à me le rappeler. Ensuite, la recommandation que l'on fait auprès des managers, c'est de prendre bien sûr des nouvelles de leurs agents. Ça aussi, c'est très important en

matière de curatif, malheureusement, de prendre des nouvelles des agents. Voilà ce que je pouvais apporter comme réponses. Raphaël, si tu veux compléter.

M. RABIER, président

Au-delà même du curatif que tu évoques, je reviens sur le dernier sujet, celui de prendre des nouvelles. Pour moi, c'est simplement un acte managérial normal et de bon sens. Un agent est malheureusement victime d'une atteinte, d'une agression, il peut être aussi victime du COVID, d'un événement personnel qui le touche, un manager doit l'appeler. Tout dépend des circonstances quand il s'agit de quelque chose de personnel, mais s'agissant d'un fait professionnel, oui, bien évidemment, on prend des nouvelles. Ça participe, on le sait tous, au lien qui le lie à l'entreprise et aux conditions de reprise qui doivent être, à un moment donné, échangées... Je reviens sur mission prod parce que le but de cette action, cette démarche qui va s'étendre à laquelle je tiens, c'est justement de ne pas perdre ce lien avec l'entreprise en sortant éventuellement l'agent de son cadre habituel de travail s'il a vécu quelque chose de difficile pour justement l'aider à revenir le plus rapidement possible parce que, en fait, la solitude n'est pas la solution quand on a vécu un choc psychologique. On a le même débat quand on est conducteur et qu'on a vécu un accident de personne. Il y a plein de faits, si vous voulez, à titre professionnel, qui nécessitent qu'un lien soit maintenu. On a même demandé aux managers de maintenir un lien pour les agents en ILD. Pour le coup, ce sont vraiment de longues maladies, des gens qui sont malheureusement victimes d'un cancer. Le lien est très important, ce n'est pas moi qui vais vous dire le contraire.

Concernant l'aspect budget, bien que les chaussures de sécurité ne soient pas systématiquement des EPI pour tout le monde parce qu'autant quand vous êtes chef de manœuvre, c'est un EPI, mais quand vous êtes conducteur, ça ne l'est pas nécessairement. En tout cas, nous, nous voulons les étendre. On sait qu'on a plein de sujets de chutes, de choses et on sait que la chaussure de sécurité est une forme de parade de prévention au sens réel du mot prévention. Il n'y a pas, pour moi, de blocages financiers pour acheter des chaussures de sécurité que les gens veulent porter même si ce n'est pas complètement un EPI avec le caractère obligatoire qu'a un EPI. Moi, là-dessus, ce sont des dépenses utiles qui sont quasiment aussi proches qu'un EPI quand il s'agit de chaussures de sécurité donc je ne peux qu'encourager la réussite de cette action. Après, sur la prévention en général, on a déjà eu de grands débats, Monsieur WATTEBLED ou Monsieur DECLERCQ, vous avez déjà tous évoqué le fait qu'il faut plutôt agir sur la prévention concernant les atteintes aux personnes, nous sommes d'accord, c'est ça qui compte le plus. Il n'empêche que le curatif est très important. Malgré tout, on doit le conforter voire encore l'améliorer si toutefois c'est nécessaire. Le champ le plus difficile, malheureusement, et le plus utile à travailler est sans doute celui bien en amont et qui est celui de la prévention. Là, encore une fois, je ne peux être que d'accord puisque c'est l'objet du travail que l'on doit mener ensemble avec la négociation, la réouverture de ces accords agressions, accords sûreté, pour en faire un seul sur l'ensemble du TER. Je ne peux que partager cette idée que l'on doit travailler le sujet. Après, on a une obligation de résultat, oui. Dans un environnement de relations usagers, clients, voyageurs qui est ce qu'il est, qu'on ne peut pas complètement prévoir et vous le savez bien. On prend les autres interventions.

M. SERHANI, relations sociales

Nous avons donc Madame MAHIEUX, Monsieur LAMBERT, Monsieur TOURNAY et Monsieur VÉZARD.

Mme MAHIEUX, CGT

Première chose, on va revenir effectivement sur les accidents de plain-pied. Donc, je vous entends discuter depuis tout à l'heure en disant que l'aspect financier n'est pas du tout un blocage... Moi, je voudrais quand même vous rappeler que l'employeur prend les mesures concernant l'article L.4121-2 du Code du travail qui reprend les neuf principes généraux de prévention qui sont hiérarchisés. Donc, la mesure de prévention des chaussures n'intervient qu'en huitième position. Ça veut dire qu'en fait, bien avant cela, il y a sept principes généraux de prévention que vous ne mettez pas en application dont le premier est d'éviter le risque. Donc je pense qu'il y a quand même une part financière qui entre en ligne de compte parce que si on veut éviter les accidents de plain-pied et vraiment éviter le risque, il va falloir refaire les pistes ou les itinéraires, boucher les trous à droite et à gauche. On se rend quand même bien compte que là, on n'est pas du tout sur le même tarif que d'acheter des chaussures à des agents. Ça, c'est une première chose. Respectez déjà les neuf principes généraux de prévention et ensuite on pourra voir un peu les choses autrement. Concernant les EvRPS de l'Étoile d'Amiens qui ont débuté début mars, si je ne m'abuse, Monsieur RABIER, je vous rappelle que les trois secteurs CGT vous avaient interpellé sur la mise en place de ces EvRPS. Non pas qu'on les contestait, bien au contraire, mais dans la méthode où elles s'étaient mises en place, nous n'avons jamais eu de réponses de votre part, nous n'avons rien là-dessus et je trouve cela bien dommageable que ça se soit passé dans des conditions pareilles. Ensuite, j'accentue ce qu'a dit mon camarade, Monsieur DECLERCQ. Effectivement, améliorer la prise en charge des agents après outrage, ça n'a rien à faire dans les mesures de prévention. Ce n'est pas de la prévention primaire, je suis désolée d'avoir à vous le dire. J'en ai fini.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Laetitia. Marc.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Sur les chaussures de travail ou de sécurité, effectivement, ce que je voulais dire c'est que ça va diminuer le risque, mais après, on ne va pas se mentir, ça a été dit à l'instant par Laetitia MAHIEUX, on a eu ce débat-là en CSSCT Traction, certains agents, notamment les collègues ADC, voudraient que l'on refasse d'abord les pistes et itinéraires avant de leur proposer des chaussures de sécurité. Après, je pense que nous, en tant que préventeurs, nous serons les premiers à taper sur la boîte et à juste titre si, demain, un agent qui a des chaussures de sécurité a un accident du travail en raison de la non-teneur des pistes et itinéraires et on aura bien raison de le faire. À un moment donné, on le répète assez à l'employeur que c'est à lui de préserver la santé et la sécurité au travail donc c'est pour ça que sur le port de chaussures de travail ou de sécurité, en tant que référent, j'appuie la démarche, mais effectivement, vous devez répondre aussi, Monsieur RABIER, sur la partie où dès qu'une autre activité doit entrer en compte, c'est très compliqué. Concernant les pistes et itinéraires, dès qu'il faut travailler avec Réseau, si vous ne mettez pas un droit d'alerte, vous n'avez

aucune réponse. C'est compliqué d'avancer sur des sujets qui devraient tous nous réunir parce que, à un moment donné, c'est vrai que tout n'est pas mis en place. Après, je pense qu'on doit être au-dessus de ça, que tout ce qui peut être donné aux agents pour les protéger, on doit le faire et si demain il se passe quelque chose, on pourra au moins se retourner contre l'employeur qui n'aura pas fait ce qu'il devait faire, notamment sur les pistes et itinéraires. J'en ai terminé.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Marc. Jean-Jacques, tu voulais intervenir également.

M. TOURNAY, UNSA Ferroviaire

Merci. Pour rebondir sur tout ce qui vient d'être dit, fut un temps on avait l'instance qui s'appelait CHSCT. Lors de CHSCT, il y avait régulièrement, peut-être même deux fois par an, des visites de chantier où justement on pouvait répertorier tout ce qui n'allait pas : des nids de poule, les passages planchés... la liste pourrait être très longue. Malheureusement, ça n'existe plus. Nous sommes passés aux CSSCT qui ne sont plus que des commissions et ces visites ne se font plus. D'ailleurs, quand on voit dans certaines CSSCT, je vais parler davantage de celle du Matériel parce que je suis du Matériel, quand on voit la vitesse à laquelle certaines CSSCT sont bâclées, mais je n'aime pas trop le terme, par notre président, tout est remis en cause et ça rejoint tout ce qui vient d'être dit. C'est bien les chaussures de sécurité, mais s'il y a un nid de poule, la chaussure de sécurité ne va pas faire grand-chose pour ça. Il serait peut-être bien de remettre en place ces fameuses tournées qui ne sont plus faites depuis deux ans. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Jean-Jacques. Sébastien.

M. VÉZARD, RS CFDT

Merci, Karim. Je voulais revenir sur mes propos. Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de budget pour ces chaussures de travail, j'ai dit que les établissements étaient capables de trouver un budget pour doter les agents de chaussures de travail alors que ce n'est pas la demande des agents, en tout cas au niveau agents de conduite. En revanche, il n'y a absolument pas de budget pour alimenter la consigne vêtements. C'était ça mes propos tout à l'heure. Nous sommes donc contents d'entendre que, dans la théorie, les DPX doivent bien prendre contact avec leurs agents qui ont subi des agressions, mais, dans la pratique, ce n'est pas ce qui se fait. Pareil au niveau des ILD parce que j'ai le cas d'un agent en tête qui a une sclérose en plaques et le seul contact qu'il a avec l'entreprise, ce sont les nouvelles que je lui demande. Sinon, il n'a aucun contact de la part de sa hiérarchie ni rien du tout. Donc, encore une fois, on voit un décalage entre ce que vous nous dites ici et ce qui est réellement fait dans les différentes UO. Donc, si vous pouviez refaire le rappel au niveau des différents établissements qu'il doit bien y avoir un lien avec les agents quand il y a des situations comme ça. Merci. Terminé.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Sébastien. Nous pouvons passer à un temps de réponses.

M. RABIER, président

Pour revenir sur les histoires de pistes et itinéraires, chacun connaît la situation. Moi, je ne crois pas que la solution ce soit le droit d'alerte pour faire avancer les choses. Je peux vous dire que l'on travaille, nous, du côté de la SA Voyageurs et chez nous, TER Hauts-de-France en particulier, sans relâche pour effectivement, et au plus haut niveau de la BU TER, puisqu'y compris le directeur de région joint régulièrement les collègues de Réseau et notamment dans certains coins [...] pour agir préventivement, c'est-à-dire faire ce qu'il faut pour que les pistes et itinéraires ne soient pas... voilà. On a des sujets, vous le savez bien aussi, quand il y a des travaux. C'est-à-dire, au moment où les travaux sont terminés et la remise un peu correcte des pistes et itinéraires, ce sont des points qui sont souvent soulevés. Moi, je ne tire pas sur les collègues de Réseau, je dis simplement qu'ils sont soumis eux aussi à des sujétions de travaux élevées et tant mieux parce qu'il y a plein de choses à faire, des réorganisations très serrées. Force est de constater que, de temps en temps, il n'y a pas forcément toujours le temps, post-travaux, de remettre rapidement en place les pistes et itinéraires. Là, les roulants le savent bien dans certains chantiers et autres. Nous, notre travail c'est d'alerter et de faire en sorte que les choses se remettent d'aplomb le plus rapidement possible parce que, effectivement, les pistes et itinéraires, c'est un sujet important et c'est aussi un sujet de moyens financiers. C'est un sujet de moyen et long terme quand on reviendra à des pistes et itinéraires plus corrects dans certains endroits.

Une fois qu'on a dit cela, ça n'empêche pas, c'est pour ça que je soutiens cette mesure, des chaussures de sécurité parce que le temps que tout cela se fasse, on ne peut pas laisser les agents finalement se mettre en risque. C'est donc un ensemble de choses et des actions de plus long terme que nous menons en tout cas sur lesquelles on fait un gros lobbying et des actions de plus court terme qui complètent, mais qui ne sont pas seules. Ce ne sont pas des actions uniques, bien évidemment et vous l'avez compris. C'est en fait un ensemble qui fait que la prévention progresse. J'ai compris, Monsieur VÉZARD, l'affaire de la consigne vêtements. Moi, je fais une différence entre les vêtements qui peuvent exister dans une consigne vêtements, le pull, la parka l'hiver... Là, on est moins sur le risque au sens d'une blessure ou d'un accident du travail. C'est pour ça que je parlais plutôt des chaussures de sécurité qui elles, pour le coup, répondent bien à un risque potentiel plus précis. OK, j'ai pris note que vous dites qu'il y a potentiellement des managers qui ne seraient pas suffisamment proches des agents malheureusement arrêtés, quel que soit le motif. Moi, je ne partage pas complètement votre point de vue. Je crois qu'il y a quand même un grand nombre de managers qui sont très, très proches de leurs agents et on voit, c'est naturel, c'est assez humain, on voit toujours la partie qui ne fonctionne pas et on oublie la partie qui fonctionne plutôt très bien.

Après, je ne dis pas que 100 % des managers sont super proches de tous leurs agents arrêtés depuis longtemps, ce n'est pas mon propos. Je dis simplement que le manager, d'une façon générale, qui a une vingtaine d'agents dans son équipe, il les connaît très bien, les collègues les connaissent très bien, il y a plutôt un rapport de proximité assez bienveillant, même très bienveillant à leur égard. Donc, je n'ai pas cette vision aussi négative que celle que vous pouvez donner. Moi, je veux bien faire un rappel, notamment sur les agents en arrêt de longue durée parce que, effectivement, vous pouvez avoir notamment, on l'a vu, des changements de

managers, vous avez des gens qui sont absents pour plein de raisons, souvent sérieuses, de très nombreux mois et le nouveau manager n'a jamais connu l'agent. Là, il peut y avoir une rupture dans ce lien. Effectivement, même si on ne s'est jamais connus, il n'empêche qu'à un moment donné, on peut aussi faire connaissance en prenant des nouvelles. C'est peut-être un point à travailler. Sur les tournées, il y avait une organisation qui était plutôt rodée, on va le dire comme ça, quoiqu'assez inégale et hétérogène quand il y avait des CHSCT. Souvent, les CHSCT c'était plus ou moins piloté par le secrétaire du CHSCT avec le président, mais les CSSCT ont un petit peu modifié la donne dans le sens de l'organisation de tout cela. C'est un point, nous, que nous avons noté dans le retour d'expérience qu'on est en train de réaliser sur le fonctionnement de l'instance. C'est une responsabilité collective de faire ces tournées trimestrielles. Les représentants CSSCT sont normalement en charge de faire cela et nous, direction, nous sommes en charge de vérifier que c'est bien fait et c'est pour ça que, historiquement, il y avait souvent des tournées qui étaient faites partiellement en commun. Une partie d'entre elles étaient faites en commun parce que ça donnait du sens et c'était vraiment centré... on enlevait un peu la casquette dirigeant ou représentant et on prenait tous la casquette préventeur donc c'était plutôt intéressant dans ce sens-là. C'était aussi intéressant vis-à-vis des collègues que l'on pouvait rencontrer. Ça permettait des échanges plutôt intéressants en termes de sécurité et de prévention de SST. Tout cela n'est pas, pour moi, interdit. Les rassemblements sont compliqués pendant la crise COVID, mais on souhaite en tout cas, nous, proposer une organisation qui peut-être fiabilise un petit peu ces tournées trimestrielles, pour répondre à Monsieur TOURNAY. Terminé pour moi.

M. SERHANI, relations sociales

Nous avons une autre demande de parole de Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Monsieur SERHANI, il y avait une demande de parole, je pense, de Madame CARON avant moi.

M. SERHANI, relations sociales

Je suppose qu'elle a levé la main. Christiane, je te donne la parole.

Mme CARON, RS CGT

Merci, Karim. Je ne sais pas faire de texto sur le lien donc je lève la main, excusez-moi. Je voulais rebondir sur ce que Monsieur RABIER avait dit sur les atteintes aux personnes. On ne peut pas comparer quelqu'un qui s'est fait agresser à quelqu'un qui a le COVID. Monsieur RABIER a fait le comparatif et je ne suis pas du tout d'accord avec lui. Une atteinte, que ce soit verbal ou physique, est toujours traumatisante. En fonction de l'ampleur et tout cela, c'est beaucoup plus traumatisant que d'avoir le COVID. Certes, le COVID, on peut l'avoir de façon aussi amplifiée, mais on ne peut pas comparer les deux choses. Ensuite, le budget chaussures, ça me fait rire, ça fait dix-huit ans que je suis dans la boîte et ça fait dix-huit ans que j'entends parler du budget chaussures sécurité. Nous, aux trains, on nous met des chaussures de sécurité avec des talons donc il faut que l'on sache si on est steward ou si on est contrôleur. Après, je reviens sur des dossiers en arrière, mais comme vous me donnez la parole toutes les heures, excusez-moi de revenir sur des dossiers en arrière.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Merci. Par rapport aux actions de prévention, la page qui est toujours en interface dans le lien, au-delà de la préparation des évaluations RPS pour les DL Avesnois et Littoral, que faites-vous en termes d'actions d'envergure, parce que c'est un sujet prégnant, sur les RPS ? Je ne vous rappelle pas les sujets qu'on a eus, y compris les derniers droits d'alerte. Il y en a eu quelques-uns sur les RPS. Moi, j'aimerais savoir ce que vous comptez faire en termes d'actions de prévention concernant les RPS. Ça me paraît un peu léger. Début des évaluations, OK, et préparation des évaluations, OK. En revanche, est-ce de la prévention ou est-ce du curatif ? Moi, j'ai du mal à juger ce que vous faites en termes de RPS. La période n'aide pas non plus aux RPS, je ne suis pas en train de dire que tout est de votre faute concernant les RPS. En revanche, vous avez une grande part de responsabilités, vous, l'entreprise, ne le prenez pas pour vous Monsieur RABIER, mais quand même. La multitude de restructurations, de réorganisations, le manque de visibilité, d'avenir pour les cheminots, les problématiques sûreté qu'elles soient dans les gares, dans les trains, le manque de personnels, tout cela mis bout à bout génère quand même des risques psychosociaux depuis un bon nombre d'années et amplifiés cette dernière année. Effectivement, il n'y a pas que vous, il y a aussi le contexte COVID, mais qui ne dure que depuis un an, j'espère qu'il ne durera pas un an de plus, mais quand même. Que faites-vous en termes de RPS ? Merci. J'ai terminé.

M. RABIER, président

Entendu, Monsieur WATTEBLED. Pour revenir sur ce que disait Madame CARON, je veux tout de suite être très clair. Je n'ai nullement comparé les différentes manières et pourquoi on devrait aviser, prendre des nouvelles... un collègue qui malheureusement... j'ai simplement dit que oui, il faut le faire évidemment dans un risque d'agression, mais pas uniquement puisqu'on a déjà évoqué dans cette instance ou dans des points COVID ou dans d'autres rendez-vous, il y a aussi d'autres moments où le manager... ça ne se limite surtout pas, même s'il faut bien évidemment le faire, aux agents agressés. Là, il faut le faire d'ailleurs dans des délais très courts et au bon vouloir, bien évidemment, de l'agent. Il peut y avoir des personnes qui souhaitent être un petit peu au calme quelque temps. Donc, j'ai simplement dit qu'il y a plein de moments où on est, en tant que manager, en charge de prendre des nouvelles. Je n'ai surtout pas hiérarchisé ou comparé. Il y a aussi les agents absents de longue durée, il y a aussi les agents malades, il y a aussi les agents qui ont eu un risque de choc psychologique lié, quand on est conducteur, à un accident de personne. Il y a plein de moments, malheureusement, où c'est plutôt une bonne manière de maintenir un lien, un contact, je pense, apprécié par les agents. C'est simplement ça que j'ai dit, il n'y a aucune comparaison dans mon propos. Sur les RPS, on n'a jamais nié les RPS et depuis plusieurs années en tout cas, depuis que je suis président de cette instance, on sait qu'il y en a. On sait donc qu'on doit les prévenir et c'est un exercice complexe, comme beaucoup d'autres. On a eu une expertise il y a deux ans, en tout cas à l'automne 2019, qui avait été rendue et qu'on avait trouvé de bonne facture, je le répète.

On a quand même fait des choses depuis cet automne 2019, nous sommes déjà au printemps 2021. On est en train de préparer, nous, un petit bilan, si vous voulez, de tout ce qu'il s'est fait parce qu'il y a des choses qui paraissent normales, mais ça ne veut pas dire qu'on les fait depuis si longtemps que cela. Nous sommes donc en train de préparer, nous, sur l'ensemble des préconisations de l'expertise de 2019, les choses qui se sont passées depuis et qui montrent une tendance à l'amélioration en termes de prévention. On va vous donner ce bilan, je l'espère, d'ici les prochaines semaines. En tout cas, on a prévu cela dans un CSE du printemps. On n'a surtout pas abandonné ce sujet des RPS qui est pris ensuite en compte spécifiquement au gré de chaque dossier de réorganisation, comme vous le savez. Ce n'est sans doute, pour vous, pas la bonne manière de gérer les RPS puisque vous proposez souvent d'arrêter les réorganisations. Nous, nous sommes dans une logique où les réorganisations sont nécessaires, sont difficiles et on doit prévenir au maximum les conséquences de ces réorganisations pour certains agents. Ensuite, vous le savez, beaucoup d'entre vous le savent dans cette instance, quand il y a des cas extrêmement ciblés et particuliers un peu critiques, on fait bien évidemment ce qu'il faut pour essayer d'améliorer la situation de tel ou tel agent qui est vraiment en situation extrêmement délicate. On agit à plusieurs niveaux quand on conçoit les dossiers, quand on traite les conséquences de ces dossiers plutôt de manière collective et également de manière individuelle quand, malheureusement, cela est nécessaire, mais on préfère effectivement traiter en amont et plutôt la prévention collective le plus possible sur ces sujets-là.

On vous donnera un bilan, je pense, assez exhaustif en reprenant l'ensemble des préconisations du rapport d'expertise qui date maintenant de l'automne 2019 où tout le monde avait constaté quelque part qu'il y avait de la matière et donc on n'a surtout pas rangé ce rapport-là, au contraire. Voilà ce que je pouvais dire. Après, sur la méthode, c'est Madame MAHIEUX qui était revenue tout à l'heure sur la méthode qui est utilisée. Je ne suis pas entré sur comment ils ont fait particulièrement dans telle ou telle direction de lignes. Ce qui compte, c'est quand même le résultat plus que la méthode. Quel que soit finalement le chemin que l'on prend pour aboutir à des mesures, si elles sont pertinentes et efficaces, tant mieux. C'est comme ça en tout cas que, moi, je vois les choses. Le fait même, déjà, de s'y intéresser, d'y associer en particulier la ligne managériale... pour embarquer le plus de monde possible sur ces risques-là est déjà en soi plutôt quelque chose d'intelligent et qui peut donner des résultats en tout cas à la fin. On évalue les risques à travers les mesures qu'on a proposées, mais le document unique, j'ai envie de vous dire, c'est plus un constat, un résultat de quelque chose qu'on a évalué, ce n'est pas le seul document unique qui permet toute la prévention. Ça doit être quelque chose de vivant et que, de temps en temps, on remet au goût du jour, au moins une fois par an. Y a-t-il d'autres demandes de parole sur cette thématique ?

M. SERHANI, relations sociales

Non, nous n'avons pas d'autres demandes de parole. Nous pouvons peut-être passer à la suite de l'ordre du jour.

M. RABIER, président

Très bien. Le point suivant concerne un dossier que l'on vous a envoyé concernant les escales. J'en profite pour accueillir, autour du pont, plusieurs dirigeants : Aurélie

CARO pour la direction de lignes Paris – Hauts-de-France ; Alexandre NICOLLET pour la direction de lignes Lille – Artois-Douaisis et Mathilde FRULEUX pour la direction de lignes Lille – Littoral puisque le dossier concerne les gares qui sont dans leur périmètre. Bien sûr, l'animation régionale de ce dossier est réalisée par Bruno DELATTRE de la direction des opérations.

7) Information sur l'évolution des escales en gares de Beauvais, St Pol, Étapes, Montreuil, Hesdin, Lens, Arras et Valenciennes

M. RABIER, président

Je pense que nous allons commencer peut-être par les premières gares du dossier. Est-ce que quelqu'un peut l'afficher ? Ça concerne plutôt le secteur de Beauvais et il y aura peut-être une prise de parole préalable de Monsieur CORDIER. Je vous écoute, Monsieur CORDIER. On laissera ensuite la parole à Madame CARO.

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

Un an après la fin de l'AuM, prétexte européen à la suppression d'une partie du savoir-faire des cheminots, mais aussi boucle de rattrapage sécuritaire, vous nous présentez un projet d'évolution des escales. Ce titre de dossier revient en présentation CSE dans une boucle sans fin. Après avoir affaibli et optimisé les unités de travail escales, il vous est désormais nécessaire de combler les trous de la raquette et de combler vos manques dans l'organisation par une nouvelle ressource : le poste agent relation client information voyageurs. La présentation dans vos documents omet les références aux fiches métier, repères de la vente et de l'escale. Vous associez volontairement le terme relation client aux différentes fiches de poste. Ce n'est pas un hasard, il faut ancrer dans l'esprit collectif l'emploi type agent de la relation client. Le descriptif des tâches est la suivant : l'agent de la relation client vend, informe, conseille et propose le produit tarifaire et le service le plus adapté aux besoins du client, il opère aux guichets ou à l'escale, il fidélise et maintient les recettes, il fournit l'information voyageurs, accueil et prend en charge l'usager en situation perturbée, il contribue à la sécurité et à la sûreté de la gare, il peut être amené à participer aux services trains, aux contrôles d'accès, mais aussi à l'avitaillement en gare pleine voie effectué en appui du RO, un transbordement en gare en pleine voie, assurer des missions d'information clientèle en période de travaux. Cet agent est un véritable couteau suisse. Pour rappel, selon le dictionnaire des filières, agent du service commercial, AC, agent qualifié effectuant des tâches relatives à la commercialisation des produits ou services et/ou à l'administration des ventes. Ces tâches nécessitent un niveau de connaissances techniques de base et la capacité de les mettre en œuvre. Agents mouvement hautement qualifiés, AMVK.

Agents hautement qualifiés chargés d'opérations d'un niveau de difficulté, de complexité et de responsabilité assez élevé lié à l'exécution du plan de transport. Ces opérations concernent notamment la formation, la circulation des trains, la coordination du travail de plusieurs agents, la responsabilité d'un chantier et éventuellement la manœuvre et la manutention. Votre volonté de développer la mixité des métiers n'a que pour objectif de réaliser des gains de flexibilité, le contraire nous aurait étonnés. Pour SUD-Rail, cela reste une aberration. La direction est en train de tuer à petit feu l'ensemble des métiers de la relation client. Nous n'avons pas pour revendication un refus dogmatique de la polyvalence, mais celle-ci ne doit pas affaiblir

les collectifs de travail actuels ni dégrader nos conditions de travail. La mise en place de ce métier unique de la relation client ne doit pas être synonyme d'une nouvelle vague de suppressions de postes. Un agent doit savoir à l'avance comment va se dérouler sa journée de service et ne pas être en temps réel une variable d'ajustement, une organisation trop fragile. La désertification des missions doit s'accompagner d'une hausse de la rémunération à travers un gain de qualification et d'indemnités spécifiques, des formations dignes de ce nom qui permettent réellement d'acquérir les compétences du métier et d'être à l'aise au travail. Vos discours pédagogiques sur la nécessité de ces évolutions ne masquent pas la situation actuelle catastrophique aussi bien pour les conditions de travail des agents, des gares que le service effectivement rendu au public.

M. RABIER, président

Bien, merci. Il y a un certain nombre de points que vous soulignez dans votre déclaration qui concerne effectivement l'élargissement des missions, des tâches qui vont être confiées à des agents qu'ils soient de vente, d'escale... Oui, ce n'est pas un scoop, on s'inscrit dans la dernière ordonnance du gouvernement, on s'inscrit dans les emplois types qui sont en train de sortir, je ne refais pas le descriptif de tout ce qu'il s'est passé au niveau de la branche et de ce qu'a finalement décidé le gouvernement. Nous sommes dans cette ligne d'une reconfiguration des métiers qui va être une reconfiguration de la branche qui va intéresser toutes les entreprises ferroviaires et pas simplement nous. C'est vrai que nos spécificités SNCF, le dictionnaire des filières, les métiers tels qu'on les connaît aujourd'hui à la SNCF sont appelés pour certains à évoluer. Quand je dis pour certains, ça touche quand même beaucoup les métiers de la relation client qui sont appelés à se mutualiser quelque part. On n'est pas en train de dire quand je vous raconte cela que tout le monde va savoir tout faire d'un seul coup, ça veut dire que ça ouvre des champs de polycompétence, de polyvalence, il y a souvent des débats sur le... mais en tout cas ça ouvre des champs de variété de missions et de tâches plus larges que ce que l'on peut connaître aujourd'hui dans notre organisation interne SNCF relative à la vente, à l'escale... On s'inscrit donc dans cette dynamique qui à la fois... la variété n'a jamais été quelque chose de fondamentalement négatif pour les agents. Si vous parlez à des agents assez expérimentés qui ont beaucoup d'ancienneté dans l'entreprise, ils vont vous dire que, par le passé, surtout dans les petites gares, ils étaient chargés de plein d'opérations, de plein de tâches et ils y trouvaient d'ailleurs matière à un certain épanouissement professionnel.

D'ailleurs, à l'époque, dans les années qui ont suivi, ces vingt dernières années, la segmentation, la spécialisation était plutôt, pour certains, pas forcément bien perçue ou vécue. J'ai envie de dire, aujourd'hui, parce qu'on ne va pas se le cacher non plus, il y a des opérations de productivité et d'efficacité à la clef, on revient à des organisations potentiellement plus polyvalentes et ce n'est pas forcément opposé à l'intérêt du travail des salariés. J'ai envie de vous dire que c'est même souvent intéressant d'avoir des missions plus larges pour donner de l'attrait et de l'intérêt à son travail, surtout dans les petites gares. En tout cas, c'est comme ça qu'on voit les choses. Demain, avec l'ouverture à la concurrence, on ne peut pas faire autrement que d'être aligné à cette logique-là qui sera celle, de toute façon, de nos concurrents. On est dans cette dynamique d'adaptation avec des dossiers, effectivement, vous savez que ça ne sera pas forcément le dernier que l'on vous présente parce que l'on

travaille progressivement à ajuster nos organisations pour à la fois les fiabiliser, les renforcer et quelque part les rendre plus efficaces d'un point de vue global. Voilà l'essentiel que je peux dire suite à votre déclaration. Quelques demandes de parole et on passera ensuite aux présentations.

M. TAILLEZ, CFTD

Je souhaitais intervenir parce que j'ai les poils qui se dressent quand je vous entends parler, Monsieur RABIER. C'est toujours le même débat que nous avons. Comment faire de la relation client de qualité avec moins. En réalité, tout le dossier c'est ça. Là, sur ce qu'on vous a déjà dit, la relation client, c'est la seule chose qui va nous séparer des entreprises privées qui vont venir nous concurrencer et vous êtes en train de tout foutre par terre. Moi, c'est la vision que j'ai et je pense qu'elle est partagée par beaucoup de monde. Je ne peux pas vous laisser dire que l'on va faire de la meilleure relation client avec des gens en moins, ce n'est pas possible, on le voit tous les jours, tous les jours, sur le terrain, on a des soucis qui nous tombent dessus parce qu'il manque des gens sur le terrain, parce qu'on n'arrive pas à pouvoir expliquer aux usagers comment ça fonctionne ou ce qui ne va pas... Personnellement, je ne peux pas vous laisser dire ça. Sur le dossier, il y a quand même des trucs, c'est plus de la sémantique et ça m'a fait un rire un peu jaune. En fait, dans tous les chapitres, vous avez une phrase type, c'est : « afin de répondre aux exigences fortes de nos clients, la BU TER Hauts-de-France... ». À chaque fois qu'il y a cette phrase-là, c'est que vous supprimez des postes. Regardez, les endroits comme Saint-Pol, on en a quand même moins à Saint-Pol, mais il y a quand même un peu de créations de postes parce qu'elles n'existaient plus, mais c'est moins par rapport à ce qu'il y avait avant. Vous n'avez pas cette phrase-là. Moi, ça m'a fait rigoler de voir cette phrase-là à chaque fois qu'à cet endroit-là, vous enlevez des postes. Ça sera tout pour moi, merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Julien. Nous avons ensuite Monsieur LAMBERT, Monsieur WATTEBLED et Madame DEBAST. Marc.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Je passe mon tour, Karim. Sinon je vais répéter ce qui vient d'être dit par Julien donc je laisse la parole à Xavier.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord, merci. Monsieur WATTEBLED.

M. TAILLEZ, CFTD

Ça ne fera pas de mal, Marc.

M. RABIER, président

Monsieur WATTEBLED ?

M. WATTEBLED, CGT

Merci, Marc, de me passer la parole. Je ne vais pas être long, je n'ai pas été très long aujourd'hui, j'essaie de me contenir et de ne pas être un incontinent de la parole. De quels concurrents parlez-vous ou de quelle concurrence parlez-vous ou de quelle entreprise qui remporterait les futurs appels d'offres éventuels parlez-vous ? Comment

pouvez-vous parler d'un service amélioré avec, au bas mot, entre moins dix et moins quinze agents sur quatre ou cinq gares. Y compris des gares que l'on rouvre comme Saint-Pol où le poste temporaire qui n'était pas tenu, tout compte fait, on va le supprimer. Arras a un hub d'usagers, Lens, où il y a beaucoup d'usagers aussi, vous supprimez quatre postes, cinq postes. Après, au moins soyez honnêtes, vous, la direction, Monsieur RABIER y compris, soyez honnêtes de dire – dans votre présentation, vous le dites seulement à la fin – que tout s'oriente... le prisme, c'est l'économique et la productivité. Après, suivant ce qu'on a décidé de faire comme économies, on mettra en place une organisation. Elle vaut ce qu'elle vaut, mais on fait avec ce qu'on a. C'est quand même aberrant de nous vendre des choses... je ne fais même pas référence au dernier sujet sur les DPx où sous un terme pompeux, vous supprimez onze agents d'encadrement avec un éloignement de leurs postes, avec un éloignement de leurs prérogatives. À un moment, dites les choses, dites « oui, on n'est que dans l'économique ». Après, on s'adapte sur l'organisation et on fera ce que l'on peut. Expliquez-nous, j'ai besoin de savoir, aujourd'hui, j'ai besoin de savoir de quelle concurrence vous parlez et de quelles entreprises concurrentes vous parlez. Normalement, si je vous entends bien ou si j'écoute, vous nous dites que c'est le TER qui va prendre les marchés. Dites-nous bien clairement qui prendra le marché pour la SNCF et dites bien aussi que les agents qui auront 50 % de travail pour l'entreprise remportant le lot seront transférés et au bout de douze ou dix-huit mois n'auront plus de statut, dites-le. Au moins, ayez cette honnêteté de dire les choses. Merci. J'ai terminé.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Madame DEBAST.

Mme DEBAST, RS UNSA Ferroviaire

Merci de me donner la parole. Je m'étais promis aujourd'hui de ne pas m'énerver comme j'ai pu perdre patience la semaine dernière lors de la CSSCT mutualisée, mais je ne peux pas rester insensible – excusez-moi des termes – à ce que j'entends. Mettre tout sur le dos de l'ouverture à la concurrence, à un moment donné, on va peut-être arrêter cinq minutes de jouer l'hypocrisie parce que ça commence sincèrement à m'agacer. Vous dites que ce n'est pas le seul dossier qui va arriver, OK. Quels vont être les suivants alors, Monsieur RABIER ? Quel est votre objectif économique auquel vous souhaitez arriver, encore une fois, pour l'ouverture à la concurrence ? Parce que, si ce n'est pas le seul dossier, c'est que vous savez que vous devez effectuer autant de millions voire de milliards d'économies pour être compétitifs donc, donnez-nous ces chiffres. Après, je vais rejoindre ce qui vient d'être dit, mais comment voulez-vous faire un service de qualité avec une absence totale de personnels ? J'entends bien qu'après avoir mis les clients autonomes, on doit mettre les agents autonomes, mais bientôt on ne va même plus les mettre autonomes vu qu'il n'y en aura plus.

À un moment donné, on peut comprendre, on peut entendre qu'il y a des efforts économiques à faire. Là-dessus, on en a conscience, on connaît la dureté de la situation. Sauf que là, sincèrement, il faut arrêter. On vient à peine de passer – pour moi, ce dossier n'est pas terminé – à la phase consultation du dossier GM qu'on va nous mettre une phase de consultation bientôt, après l'information, sur ce dossier des escales dans plusieurs gares, qu'on amorce déjà une CSSCT pour une – excusez-

moi parce que je déteste ce terme – « nouvelle dynamique » d’encadrement, stop ! Sincèrement, on n’insiste pas dans notre déclaration comme d’autres peuvent le faire, mais, oui, stop. À un moment donné, je pense qu’il faut appuyer sur le bouton « stop », il faut se poser, il faut analyser la situation. OK, il faut faire des économies pour gagner les marchés, mais à un moment donné, comme ça a été dit dans la déclaration UNSA Ferroviaire, on sait qu’il va falloir faire des économies, pas sur quoi, mais plutôt sur qui. Là, sincèrement, vous allez perdre toute la confiance de vos équipes et je pense ne pas me tromper quand je vais citer les termes de Monsieur MARTEL et même de Monsieur LAFFITTE en disant que la concurrence, vous ne la gagnerez pas seuls. Vous allez la gagner avec les partenaires sociaux et également avec les salariés, car si on ne fait pas tout pour gagner ensemble la concurrence, on la perdra. Sauf que tout ce que vous êtes en train de faire en ce moment, sincèrement, vous ne nous donnez pas envie d’être à vos côtés pour gagner la concurrence et de faire le nécessaire, car vous ne récompensez pas les efforts de vos collaborateurs au quotidien en nous présentant tous les mois un nouveau dossier de productivité qui n’a ni queue ni tête. Terminé pour moi. Je vous remercie de votre écoute.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Pauline. Raphaël, on peut passer au moment de réponses.

M. RABIER, président

Je ne partage pas ce que vous dites. Je ne partage pas parce qu’on ne peut pas avoir un discours en disant qu’on est conscient de l’effort économique qui doit être fait, on est conscient du décalage avec nos concurrents, ce sont des chiffres qui sont connus aujourd’hui, on est conscient qu’on est, au niveau des services supports... un peu... voilà et en même temps attendre que ça se passe. La loi pour la concurrence a été votée en 2018. Ce n’est ni vous ni nous, l’entreprise, qui l’avons décidé, c’est le gouvernement. Une loi, elle est votée au parlement. Nous y sommes, on l’applique et les Conseils régionaux, en tout cas le nôtre, tire profit de cette loi pour ouvrir à la concurrence. Il commence par trois lots sur dix, mais les trois lots, ce ne sont que les trois premiers lots puisque la loi dit que, à l’horizon 2025, l’ensemble des lots seront ouverts. Après, vous allez me dire qu’il y a des régions qui ont fait des avenants... bien sûr. Il y a des singularités dans certaines régions où d’autres Conseils régionaux ont fait d’autres choix et peut-être que vous me direz que le futur Conseil régional des Hauts-de-France, si toutefois il devait y avoir un changement de majorité, fera peut-être d’autres choix. Tout cela, je n’en sais rien, moi, ni vous ni moi ne connaissons l’avenir.

Aujourd’hui, ce qui est certain c’est que nous sommes engagés dans cette ouverture. Il y a déjà, vous l’avez dit ce matin et nous le savons tous, des candidats qui se déclarent en tout cas comme nos concurrents et qui ont souscrit à la « compétition », comme nous bien sûr. On a donc quelqu’un en face de nous. Ce n’est pas la compétition Intercités où, à la fin, la SNCF serait toute seule et où l’État a dit « finalement, on remet tout à zéro et je verrai bien ce que je vais faire ». Là, nous sommes certains qu’il y a des gens qui veulent réaliser à notre place, SNCF, le trafic régional. On connaît nos faiblesses, on connaît nos points d’amélioration à opérer et on veut arriver, au plus dur du moment de la compétition, c’est-à-dire quand on va répondre au cahier des charges et quand il va y avoir l’extension ultérieure – parce que les années passent très vite – on veut arriver en meilleure posture possible. C’est

ça la stratégie du TER. Elle n'est pas nouvelle, elle a été déjà indiquée quand on a présenté une nouvelle convention TER donc ça date d'un an et demi où déjà, indépendamment même de la concurrence, l'autorité organisatrice, le Conseil régional, souhaitait des efforts de notre part sur les coûts du TER qu'il finance à hauteur de trois quarts. Elle est, j'ai envie de vous dire, de nouveau remise sur la table avec cette ouverture à la concurrence puisque nos concurrents ne vont pas se gêner et ne se gênent déjà pas pour dire que nous ne sommes pas efficaces, que nous sommes chers... puisque nous sommes forcément l'entreprise à abattre. Donc, nous n'avons pas la meilleure place même si nous considérons que nous sommes les plus compétents pour réaliser le service et que nous méritons de continuer à le réaliser quand bien même nous serions en filiales. Donc, oui, il y a un prisme économique, oui, il y a de la productivité. Moi, si je vous dis que ça va s'arrêter, je suis un gros menteur et je ne souhaite pas être un gros menteur. Oui, il y aura encore des dossiers de réorganisation parce que, sinon, on se met en posture plus difficile pour gagner. Ce n'est donc pas simplement du vent, c'est simplement une réalité économique, mais ce n'est pas le seul prisme sur lequel on veut travailler. Vous le résumez à ce prisme-là, mais je ne partage pas du tout non plus. On a le prisme du service, on sait que l'on doit aussi encore améliorer un certain nombre de choses en termes de services et on a le prisme humain où on sait qu'on veut le faire avec les cheminots et leurs représentants que vous êtes. Moi, je ne peux pas partager ce principe réducteur qui consiste à dire qu'on fait tout et n'importe quoi à la direction et que l'on va dans le mur. Nous considérons l'inverse. J'en ai terminé.

M. SERHANI, relations sociales

On peut peut-être passer au dossier à proprement dit avec les interventions de nos invités.

Mme CARO, Direction de lignes Paris – Hauts-de-France

Bonjour à tous. Aurélie CARO, je suis dirigeante du secteur V à la direction de lignes Paris – Hauts-de-France. Donc, cette présentation fait suite à celle qui avait eu lieu en CSSCT le 14 janvier dernier. Donc, dans le cadre de l'évolution de l'escale de Beauvais, nous souhaitons mettre en place un opérateur d'information voyageurs. Dans l'organisation actuelle, il y a quatre superviseurs en 2x8 7j/7, quatre ROPT également en 2x8 7j/7 et cinq agents qui font partie de l'équipe mobile de ligne. Ces agents travaillent en binôme du lundi au vendredi et assurent en partie des missions d'information voyageurs. Dans le cadre du nouveau modèle escale de la BU Hauts-de-France, nous avons travaillé avec les agents sur les missions liées à l'information voyageurs au travers de deux groupes de travail qui se sont déroulés successivement le 15 décembre 2020 et le 29 janvier dernier. Ces groupes de travail ont permis de définir les missions attendues de ce poste d'opérateur informateur voyageurs ainsi que la répartition des tâches des agents de relation client, que ce soit en situation normale ou en situation perturbée.

Cette organisation cible, elle repose sur le trio du superviseur, du ROPT et de l'OIV. Elle a pour conséquence la création d'un 2x8 OIV du lundi au vendredi pour lequel les fiches de poste ont été mises à la bourse et la suppression du roulement des agents de l'équipe mobile de ligne. En termes d'accompagnement, les agents EML sont prioritaires pour pourvoir le poste d'OIV. Chaque agent est accompagné individuellement dans le cadre du RH910. Des entretiens exploratoires ont donc eu

lieu. Les premiers entretiens de découverte ont été réalisés le 16 février dernier avec leur DPx ainsi qu'une personne du Hub RH. La deuxième phase des entretiens, donc les entretiens d'orientation se dérouleront demain. Les agents seront tous reçus à la direction de lignes de Paris par Madame CATANES qui est notre RRH. Il y aura également quelqu'un du Hub RH qui participera à l'entretien et les agents seront avec leur DPx. Je sais qu'à la précédente CSSCT, vous m'aviez demandé un point sur les reclassements envisagés pour chacun des agents. Étant donné que la deuxième phase d'entretiens aura lieu demain, je ne vais pas rentrer dans le détail pour chacun des agents. Toutefois, ce que je peux vous dire, c'est que sur les cinq agents, un seul s'est positionné sur le poste d'OIV. Pour les autres, chacun a travaillé sur des pistes d'orientation. Ça va d'un changement de métier vers le métier d'ASCT, certains veulent se réorienter sur la vente et d'autres changer complètement de site de travail. Voilà ce que je peux vous dire. Je pourrai vous en dire plus une fois que les entretiens d'orientation se seront déroulés. Voilà ce que je pouvais vous dire sur le projet qui concerne donc la réorganisation de l'escale de Beauvais. Je vous laisse poser vos questions.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Aurélie. Monsieur WATTEBLED voulait prendre la parole, voulez-vous prendre la parole maintenant, Monsieur WATTEBLED, ou est-ce qu'on finit les présentations ?

M. WATTEBLED, CGT

Je vais vous laisser dérouler, Monsieur SERHANI. Vous oubliez mes interventions, de toute façon.

M. SERHANI, relations sociales

Vous savez très bien que je n'oublie pas vos interventions, je l'ai simplement omise, Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Omettre et oublier, c'est pareil dans le vocabulaire. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

On va passer à la suite. Loïc, souhaitais-tu intervenir dès maintenant ou attendre la suite également ?

M. SOUIN, SUD-Rail

Je préférerais intervenir maintenant, merci.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord. Nous avons également Jérôme qui a levé la main. Loïc puis Jérôme.

M. SOUIN, SUD-Rail

Bonjour et pardon pour tout à l'heure pour le micro ouvert. Vous nous présentez aujourd'hui la réorganisation de l'escale de Beauvais. Escale qui a été réorganisée il y a moins de deux ans pour les mêmes prétextes que le dossier que vous nous présentez aujourd'hui. Là, aujourd'hui, vous nous présentez un dossier qui doit mettre en œuvre, comme vous le dites si bien, un opérateur information voyageurs. À ce jour, ce service ou cette mission était assuré par une équipe mobile. Le souci pour vous

c'est que cette équipe mobile n'était pas attachée en opérationnel à l'escale et fonctionnait en autonomie. Vous aviez donc une réflexion sur une coordination des missions au niveau de l'escale de Beauvais. Je dois dire que ce que vous dites est faux puisque la présentation du dossier qui a été faite en CHSCT Oise il y a maintenant plus de deux ans, en décembre 2018, pour une mise en place en février 2019, donc il y a moins de deux ans, présentait déjà auparavant, dans les postes précédents, un poste d'opérations voyageurs, un poste sono, un poste accueil et ainsi de suite. Vous nous présentiez les mêmes motifs de relation client, d'information, d'être présent pour les aléas, les situations inopinées. Vous nous aviez inventé, à l'époque, l'équipe mobile qui reprenait effectivement les missions d'information voyageurs, ce que vous nous présentez aujourd'hui, mais également tout ce qui est partie relation client, c'est-à-dire ce que vous présentez encore aujourd'hui. Donc, le souci que vous indiquez, c'est-à-dire qu'en opérationnel ils n'étaient pas rattachés à l'escale, c'est faux puisque dans le dossier que vous nous présentiez à l'époque, il était précisé que cette équipe mobile ne fonctionnait pas en autonomie, mais son organisation était programmée par le DPX et que cette organisation pouvait être reprogrammée, réétablie, par rapport aux chefs d'escale suivant les aléas, les travaux et ainsi de suite. Donc, la souplesse que vous réclamez, vous l'aviez déjà actuellement. Je ne comprends donc pas pourquoi ce point revient dans le dossier en point majeur de votre organisation puisque nous avons déjà des ressources nécessaires pour subvenir aux besoins. Bien sûr, au passage, vous aviez supprimé trois copains et aujourd'hui vous en supprimez deux nouveaux. Est-ce qu'il va rester un jour quelqu'un dans la gare de Beauvais ? Là, je commence à m'inquiéter pour cette gare, elle est toujours là pour subir les expérimentations.

Avant, ce n'était pas la BU TER Hauts-de-France, c'était l'ERC Picardie et ainsi de suite, mais il y a toujours une tête pensante qui pense qu'en gare de Beauvais, on peut tester les choses, mais en testant les choses, on supprime toujours des copains et on en laisse sur le carreau. Donc, moins trois auparavant, moins deux à ce jour. Pour au final faire quoi ? Pour au final faire la même chose, mais avec moins. Comme tout le monde vous l'a dit tout à l'heure, quelle qualité de service allez-vous apporter en faisant du moins constamment ? Là, on va avoir un copain d'information voyageurs du lundi au vendredi, le dimanche on s'en fout alors que c'est une des journées les plus importantes d'un point de vue flux clientèle, ça, ce n'est pas un réel problème. Pour le poste de réserve qui devra couvrir les besoins, parce que quand vous regardez le roulement, le roulement prévoit un bon trois postes, franchement un bon trois postes, l'agent de réserve c'est déjà prévu qu'il soit vendeur, dans la polyvalence que vous indiquez, dans la fiche de poste, c'est bien marqué que c'est un vendeur pur. Donc ça va être un vendeur qui va faire de la relation client, de la présence à quai, qui va faire de l'information voyageurs, qui peut être bougé à gauche et à droite, il doit saler les quais, il doit aller sur les parkings, il doit aller faire de la maintenance, il doit aller faire du transbordement et ainsi de suite. D'accord, notre couteau suisse dont on parlait tout à l'heure dans notre déclaration, je pense que là, on le retrouve parfaitement en gare de Beauvais dans votre expérimentation nouvelle, encore une fois. Lorsque vous indiquez qu'il y a eu des groupes de travail, je ne sais si vous vous rendez compte que vous associez les gens, dans un groupe de travail, qui sont directement concernés par une suppression pour un poste qu'ils occupaient déjà et vous vous étonnez ensuite, à la fin, que sur les cinq, il n'y en ait qu'un qui souhaite rester sur Beauvais. Je crois que nous sommes en plein dans les RPS. Encore une

fois, c'est encore négligé de votre part. C'est-à-dire qu'au lieu de travailler quelque chose en amont et ensuite de vraiment bâtir une organisation solide et de qualité avec des ressources que l'on avait déjà sur le site et qui répondaient exactement aux sollicitations que vous mettez dans le dossier, dans l'information et dans la relation client, eh bien non. Vous mettez d'abord votre dossier en place, le DPX qui est censé mener cela, je suis désolé pour lui, mais auparavant il avait les moyens d'agir et de répondre aux sollicitations et d'aider ses chefs d'escale en repositionnant ses équipes mobiles dans l'information voyageurs, chose qu'il n'a pas faite auparavant. C'était déjà prévu dans l'organisation précédente, vous ne l'avez pas fait. Pourquoi, d'un seul coup, le faites-vous aujourd'hui juste pour un gain économique ? C'est tout, c'est un gain économique, rien d'autre. Dernière question, j'en ai d'autres, mais malheureusement, en n'ayant reçu les documents que lundi matin, ça donne encore une fois une preuve de l'importance que vous apportez aux agents de terrain et à la relation client. C'est-à-dire que l'on reçoit les documents lundi matin pour aujourd'hui donc ça fait un peu court pour travailler et pour vous envoyer des questions. Moi, je pensais que parallèlement aux ordres du jour, on devait recevoir les documents, tel que c'est inscrit dans le règlement intérieur. Je vois qu'à ce jour, ça n'a pas évolué. C'est-à-dire qu'au dernier moment, on reçoit les documents. Comme ça, nous n'avons pas la possibilité de travailler.

À ce jour, je trouve toujours qu'il y a une entrave, comme on l'a dit dernièrement sur le dossier management. Il y a toujours une entrave dans notre fonctionnement d'élus. C'est-à-dire qu'on n'a pas les moyens nécessaires, en temps, d'étudier correctement ou d'aller consulter les copains sur le terrain puisque vous nous envoyez tout tardivement pour effectivement nous empêcher de travailler. Je vais m'arrêter là, c'est déjà pas mal. La fiche de poste prévoit que ces agents, sur cette gare-là, sont des AC, donc qualif B pour moi. Est-ce qu'ils seront qualif C, qualif B ? Quel grade ces copains auront-ils ? Je vois que dans la fiche de poste du titulaire, il est quand même prévu qu'en période de travaux, ils soient dévoyés pour informer et orienter les usagers vers les moyens de substitution, par exemple. C'est-à-dire qu'on va les sortir de leur roulement ? Comment est-ce que cela fonctionne ? Je voudrais bien comprendre comment on gagne de la souplesse en enlevant la réserve des agents qui, auparavant, cette réserve leur faisait peut-être un gain financier, mais par rapport à votre organisation du travail, vous donnait de la souplesse également. Là, vous leur enlevez aussi ce revenu financier donc peut-être que c'est aussi une des raisons du fait qu'ils ne se repositionnent pas sur vos nouveaux postes très bien réfléchis en gare de Beauvais. Je m'arrête là. Merci à vous et je laisse la suite aux copains.

M. RABIER, président

Monsieur DECLERCQ.

M. SERHANI, relations sociales

Je suis désolé, mon micro était coupé.

M. DECLERCQ, CGT

Oui, Monsieur RABIER. Tout simplement pour vous dire, déjà sur le fond, par rapport à ce dossier, la CGT ne cautionnera pas des suppressions de postes dans le cadre de réorganisations. On ne fait que se répéter, mais c'est bien quand c'est dit plusieurs fois et quand c'est redit. On vous le rappelle quand même. À la lecture du dossier, on

s'aperçoit que c'est plus du moins qu'autre chose. À un moment donné, comment allez-vous expliquer à des agents que vous faites du moins en les convoquant à des entretiens a posteriori. Ce qui m'amène, sur la forme, à vous demander à quoi vont servir les groupes de travail qui ont été prévus puisque des entretiens ont déjà commencé et que les agents savent que leurs postes vont être supprimés. À quoi vont servir ces groupes de travail ? À leur expliquer simplement qu'il va falloir qu'ils se débrouillent eux-mêmes, comme d'habitude, pour trouver un autre job. Le deuxième point de la forme, depuis quand passez-vous par d'autres personnes que des membres de la direction pour mettre en place des groupes de travail ? Je vous renvoie à un mail du 19 mars envoyé par Madame CARO. Pour ce qui concerne la CGT, ce n'est pas acceptable. On ne va pas revenir sur tout ce qu'on a déjà dit sur ce dossier-là et tout ce qui a déjà été dit depuis la CSSCT, mais on rappelle la position de la CGT sur cette réorganisation, une fois de plus, nous ne serons pas d'accord. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Aurélie, un moment de réponses.

Mme CARO, direction de lignes Paris – Hauts-de-France

Oui, je vais apporter quelques éléments de réponse. Ce projet, aujourd'hui, il est présenté aussi parce que les modèles escale ont évolué, les outils ont évolué, le trio superviseur, ROPT et OIV a déjà été testé et a montré que ça fonctionnait bien. Il y a donc une réelle volonté de renforcer l'information voyageurs conformément aux orientations nationales. Je vous ai entendu dire que l'équipe mobile n'était pas rattachée à l'escale. Jusqu'à présent, l'équipe mobile a toujours été rattachée à l'escale, donc je ne comprends pas très bien la question. Pour ce qui concerne un petit peu plus précisément le poste d'OIV, ce poste sera à la qualification C. Effectivement, il y a deux agents qui seront en roulements et un agent qui sera en réserve. En revanche, même si c'est prévu dans des missions diverses que cet agent en réserve fasse de la vente, ce ne sont pas ses missions principales. Les missions principales de l'agent de réserve c'est de remplacer l'agent en roulement quand le poste n'est pas tenu. Ensuite, concernant les groupes de travail, ils ont justement été faits en amont pour intégrer les agents dans la démarche, pour construire avec eux ces futurs postes et les entretiens se déroulent en parallèle pour les accompagner au mieux. Tout a été mis en œuvre en tout cas pour que les agents soient accompagnés sur ce projet.

M. SOUIN, SUD-Rail

Écoutez, je vais vous répondre. J'ai lu le fait que l'équipe n'était pas reprise dans l'escale dans le document de présentation que vous nous avez remis en CSSCT le 14 janvier, je vais vous lire la phrase. *Ces missions sont aujourd'hui en partie assurées par une équipe organisée en binôme présente en 2x8 du lundi au vendredi. Il s'agit de l'équipe mobile de Beauvais. Cette équipe n'est pas rattachée en opérationnel à l'escale* ». C'est vous qui l'avez écrit, ce n'est pas moi. *Elle fonctionne en autonomie et cela nécessite une réflexion sur la coordination des missions avec l'escale de Beauvais.* Moi, je vous invite, Madame, à lire le document qui a été présenté en CHSCT de l'Oise à l'époque. Ce document indiquait effectivement que l'équipe mobile pouvait, sur sollicitation du chef de service, être réutilisée dans l'information voyageurs. Là, dans un document vous nous dites que l'organisation telle qu'elle était prévue jusqu'à ce jour ne rattachait pas, dans l'opérationnel, cette équipe au chef de

service, par exemple. Alors que le document d'époque dit que oui. De plus, le DPx avait la main sur cette équipe dans sa programmation et son organisation. Pourquoi n'y a-t-il rien eu de fait s'il y avait un problème dans l'information voyageurs entre février 2019 et maintenant ? Si la seule réponse c'est qu'il fallait mettre un modèle d'organisation d'escales afin de détruire du bonhomme, dites-le clairement : « nous, dans notre organisation future, nous souhaitons, pour la direction, un modèle d'escales qui supprime un maximum de personnes et fasse un minimum de services ». Dites-le clairement. Là, dans ce que vous me dites, il y a quelqu'un qui ne dit pas la vérité. D'un côté vous nous présentez un dossier en CSSCT qui dit que cette équipe n'est pas en opérationnel rattachée à l'escale et là, vous venez de dire devant tout le monde que oui. J'aimerais donc comprendre.

Mme CARO, direction de lignes Paris – Hauts-de-France

Elle est rattachée au DPx escale de Beauvais.

M. SOUIN, SUD-Rail

Moi, je vous dis bien que cette équipe n'est pas rattachée en opérationnel.

Mme CARO, direction de lignes Paris – Hauts-de-France

Oui, oui, j'ai le dossier sous les yeux donc je vois effectivement cette phrase.

M. SOUIN, SUD-Rail

Est-ce que je dis des bêtises ? Je voudrais savoir.

Mme CARO, direction de lignes Paris – Hauts-de-France

Non, non, j'ai le même document sous les yeux et je vois la même phrase. Après...

M. SOUIN, SUD-Rail

Donc il y a des possibilités, effectivement, par le DPx escale vente, de repositionner correctement cette équipe pour corriger le problème que vous indiquez dans l'information voyageurs. Ça fait deux ans que ça dure et ça fait deux ans que ça aurait pu être fait et ce n'est pas aujourd'hui qu'il faut venir nous sortir le prétexte qu'il faut maintenant un nouveau modèle d'information voyageurs, quelque chose qui existait auparavant. Là, vous nous sortez simplement votre baguette magique pour supprimer deux postes, c'est inacceptable, Madame. Je ne peux pas comprendre d'un côté que l'on me dise que cette équipe n'appartient pas à l'escale et que, de l'autre côté, elle appartient à l'escale. Elle appartenait à l'escale, vous aviez les moyens de corriger l'information Voyageurs auparavant. Nous avons déjà cette ressource, vous n'avez pas souhaité l'utiliser auparavant, ce n'est pas maintenant qu'il faut nous sortir le prétexte pour en supprimer, Madame. Merci à vous.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur DECLERCQ, votre main est toujours levée. Je ne sais pas si vous avez redemandé la parole ou si c'est un oubli.

M. DECLERCQ, CGT

Peut-être une petite précision par rapport aux groupes de travail. Il y a quand même un groupe de travail qui se déroule le 31 mars alors que les entretiens auront lieu avant. Donc, le 31 mars, que va-t-on expliquer ? J'entends, Madame CARO, « on va

les aider à... », mais ce n'est pas possible. La CGT ne peut pas entendre cela. Créer un groupe de travail dans ces conditions-là après que tous les entretiens aient eu lieu, dans une réorganisation telle que celle-là, ce n'est pas possible et ce n'est pas entendable.

Mme CARO, direction de lignes Paris – Hauts-de-France

Le groupe de travail du 31 mars n'est pas sur le projet de réorganisation de l'escale de Beauvais et en l'occurrence des équipes EML. Le groupe du travail du 31 mars est en lien avec le projet « nouvelle dynamique encadrement ».

M. SERHANI, relations sociales

Est-ce que nous avons d'autres demandes de parole concernant ce dossier ?

M. SOUIN, SUD-Rail

Encore une question, oui.

M. SERHANI, relations sociales

On t'écoute, Loïc.

M. SOUIN, SUD-Rail

Comme ce projet a déjà été réorganisé il y a deux ans, il est normalement prévu, dans le RH910, une close pour les réorganisations subies pour la deuxième fois en moins de dix ans. Est-ce que l'indemnité complémentaire de mobilité va être versée aux agents ?

Mme CARO, direction de lignes Paris – Hauts-de-France

Je n'ai pas la réponse, mais pour moi, tous les accompagnements mobilité s'appliquent pour ces agents. En l'occurrence, le MRH200 et le RH910, mais je peux poser la question pour me faire confirmer le versement de cette indemnité.

M. SERHANI, relations sociales

Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Merci, Monsieur SERHANI. Je le disais tout à l'heure, mais toutes les réorganisations depuis un bon moment maintenant passent sous le prisme de la productivité et de l'économie à réaliser. L'article 4 page 24 de votre document estime les éléments économiques et donc la BU TER Hauts-de-France entraîne une économie totale estimée à 381 557 euros ramenés en année pleine. Ça veut dire que, chaque année, grâce à la suppression de plus de dix postes, vous allez économiser 381 000 euros. Ça, ça s'ajoute aux plus de 550 agents ou postes supprimés en trois ans, pas en vingt ans, 550 postes supprimés en trois ans sur le TER et seulement sur le TER. Je ne parle même pas des autres activités. À quel moment allez-vous mettre en premier lieu l'organisation, la production, le service, les conditions de travail des cheminots en premier lieu au lieu de mettre en premier lieu les économies à réaliser ? Monsieur RABIER, je suis désolé, il y a 50 minutes, je pense, je vous ai posé une question : de quelle entreprise parlez-vous concernant la concurrence ? De quelle entreprise parlez-vous concernant l'entreprise SNCF qui postulerait ? Expliquez-nous à quelle sauce les cheminots qui seront concernés par les appels d'offres vont être mangés.

Garderont-ils leur statut ou pas ? Si je vous la question c'est qu'on a un peu les réponses, mais soyez clairs avec les cheminots parce que vous n'êtes pas clair. Quand vous expliquez que tous ces éléments, toutes ces réorganisations sont seulement faites pour être en réponse aux appels d'offres du Conseil régional, expliquez quand même que ce n'est pas dans les mêmes conditions qu'un agent sera transféré dans une autre entreprise. Je pense qu'il faut un peu de clarté et un peu d'honnêteté dans ce discours et arrêter de dire que ça ne va rien changer pour les agents. Vous travaillez pour le groupe, pour mettre en place une entreprise Keolis SA Voyageurs en concurrence, mais expliquez quand même à quelle sauce les agents vont être mangés. Merci.

M. RABIER, président

Je vais répondre à cette question parce qu'elle est un petit peu hors contexte du dossier, mais on a déjà répondu, on a déjà fait des réunions d'information et rien n'a changé depuis la loi de 2018 qui a été, pour le coup, assez explicite. Il y aura des cheminots transférés à un moment donné dans une entreprise soit du groupe, une filiale que nous créerons si nous remportons les marchés, c'est ce que nous souhaitons, soit transférés dans une entreprise d'un concurrent si nous perdons les marchés. Les règles de transfert sont, sur le principe, claires. Dans la mise en œuvre technique, il y aura sans doute des questions et des modalités à bien parfaire. Le sujet du transfert n'interviendra qu'au moment où l'ouverture du lot est réalisée donc on n'y est pas encore. Il faut déjà qu'on ait le cahier des charges, ensuite que l'on travaille, que le Conseil régional s'exprime. On est sans doute sur mi-2022 donc on est sur quelque chose dans plus d'un an. À ce moment-là, nous serons amenés à regarder et établir – on aura ce rôle-là, nous, au titre de la loi – des listes, mais tout cela, vous le savez. Vous posez des questions, mais vous connaissez déjà les réponses. Le dialogue avec les agents, il a été fait avec tout ce que l'on savait aujourd'hui. On ne va pas inventer, nous, des choses qu'on ne sait encore pas, qui ne sont peut-être pas encore tranchées par la jurisprudence... On n'a donc rien caché sur la loi, son interprétation et le calendrier dans lequel tout cela va s'opérer. Tout ça est indépendant du dossier que nous sommes en train de travailler là avec vous. On n'est pas en train de parler de concurrence là, on est train de parler d'une réorganisation dans une gare.

Après, pourquoi fait-on des réorganisations ? Pour rendre notre service tout aussi bon, voire meilleur avec une organisation plus efficiente et le prisme économique n'est pas neutre, ce n'est pas une nouveauté. Le prisme du service demeure très important puisque les usagers, comme vous le dites, attendent un service de bonne qualité. L'aspect humain est, en tout cas pour moi et pour la ligne managériale, très important avec tout ce que l'on met en place. C'est une chance, il n'y a pas, dans l'entreprise, de licenciements. Ça veut dire que l'on peut réorganiser sans conséquence sur le fait que l'on doit licencier comme une entreprise, on va dire, normale. C'est pour ça qu'il y a tout un tas de dispositifs présents, dont les reconversions... qui permettent aux cheminots de rester à la SNCF et de se reconvertir, se réinvestir dans de nouveaux métiers. Il y a une grosse proportion de cheminots qui auront fait, dans leur cursus professionnel, plusieurs métiers et c'est plutôt une chance d'évoluer ainsi. Ça, on le garantit aujourd'hui. On arrive, si vous voulez, nous, SNCF, à nous transformer sans mettre quelqu'un à la porte. On a cette démarche-là qu'on essaye de mettre en qualité, en tout cas dans toutes les réorganisations que nous opérons.

M. SERHANI, relations sociales

Il y a une demande de parole de Monsieur SOUIN.

M. SOUIN, SUD-Rail

Quelle est la date de mise en œuvre ? Dans le projet, la date de mise en œuvre est prévue au 1^{er} avril, je crois, alors que plus loin c'est indiqué que les mesures d'application RH910 et autres s'appliqueront jusqu'au 31 janvier 2022. Soit un an après la date de mise en œuvre. Donc je pense que la mise en œuvre dans le dossier n'est pas bonne. Il doit y avoir donc effectivement des coquilles au niveau du dossier. J'entends que le poste est qualification C. Autrement dit, quel est le grade ? ACS à ce moment-là ? Il faudrait bien savoir. Par rapport aux dimanches de soirée et aux flux clientèle importants, vous ne m'avez pas répondu. Par rapport aux travaux, peut-on sortir les agents de leur roulement, vous ne m'avez pas répondu. Je lis que les agents vont être en responsabilité du nettoyage des véhicules de service, ça c'est de la motivation, ça c'est bien. Je vais aller nettoyer avec du savon la voiture du chef comme ça il sera content. Je voudrais avoir des explications en vérité sur l'utilisation du véhicule de service et surtout si on va continuer à verser l'indemnité véhicules de conduite aux collègues parce que vous indiquez quand même bien quelque part qu'il faut beaucoup de polyvalence et être très souple dans l'organisation, donc j'espère qu'on va conserver l'indemnité de conduite pour les collègues qui resteront [...] et je lis que les fiches de poste sont non-exhaustives et évolutives. Que pouvez-vous encore rajouter dans le sac à dos de ce poste ?

Parce que là, il est partout, il peut être à la vente, il peut être aussi sur le quai, il peut être à l'information voyageurs, il peut être superviseur, il peut être dans les gares zones denses, ce n'est pas zones diffuses que vous utilisez comme mot, c'est zones denses, ça veut dire qu'une zone dense, il y a de l'activité et il y a du monde, ce ne sont pas de petites gares isolées. En gros, ils doivent être partout. Que pouvez-vous encore rajouter dans les missions possibles de cette fiche de poste ? J'aimerais bien avoir une petite vision de l'avenir dans moins de deux ans puisque Beauvais sert d'expérimentation à tout va. Donc, qu'allez-vous sortir de votre chapeau et rajouter dans les missions des collègues là-bas ? Merci à vous.

M. SERHANI, relations sociales

Merci Loïc. On va peut-être prendre une demande d'intervention de Monsieur WATTEBLED et nous ferons après un moment de réponses. Monsieur WATTEBLED.

M. WATTEBLED, CGT

Elle sera très courte et je m'arrêterai là. De toute façon, je ne faisais que répondre ou vous interroger, Monsieur RABIER, sur la présentation que vous avez eue de ce dossier. Donc, quand vous parlez de se mettre en ordre de bataille face à la concurrence, j'ai quelques questions. De quelle concurrence parlez-vous et de quelle entreprise parlez-vous pour les cheminots concernés ? Ça, c'est votre présentation verbale du document. Puis, je terminerai vraiment là-dessus, merci patron, merci, merci de ne pas licencier, merci, je vous remercie vraiment de ne pas licencier les agents par rapport à toutes ces réorganisations, merci beaucoup.

M. SERHANI, relations sociales

Aurélië, peut-être des éléments de réponse pour Monsieur SOUIN puis Raphaël.

Mme CARO, direction de lignes Paris – Hauts-de-France

Concernant les questions de Monsieur SOUIN, il y avait une question qui concernait le dimanche. L'organisation actuelle est déjà ainsi. C'est-à-dire que ce sont le superviseur et le ROPT qui prennent le relai le week-end et dans l'organisation cible qui est proposée, on ne change pas ce modèle. C'est-à-dire que le ROPT et le superviseur continueront à assurer les missions le week-end en l'absence de l'OIV. Il y avait aussi quelque chose qui concernait les véhicules de service. On ne leur demande pas de nettoyer le véhicule et c'est surtout précisé dans la fiche de poste que ça concerne les opérations de vérification et d'entretien quand c'est nécessaire.

M. SERHANI, relations sociales

Raphaël, tu voulais peut-être compléter.

M. RABIER, président

Non, je n'ai pas de compléments. On peut peut-être passer à la partie suivante.

M. SOUIN, SUD-Rail

Il faudrait compléter. Chaque mois, vérification, entretien et nettoyage des véhicules de service de l'équipe. Déjà, ce qui n'est encore une fois pas la vérité dans ce que vous venez de dire. Moi, je ne fais que lire la fiche de poste. Deuxièmement, le grade est-il ACS ? Merci.

Mme CARO, direction de lignes Paris – Hauts-de-France

Oui, pour une qualif C, effectivement, à l'escale, le grade est ACS. Ensuite, c'est effectivement précisé aussi le nettoyage et c'est dans le cas où le véhicule serait très sale et effectivement, comme n'importe qui qui utilise un véhicule de service, on peut lui demander d'aller le faire nettoyer.

M. SERHANI, relations sociales

On peut donc passer au dossier Littoral.

Mme FRULEUX, direction de lignes Lille – Littoral

Bonjour à toutes et tous. Concernant le dossier de Littoral, en effet les lignes Béthune – Saint-Pol et Saint-Pol – Étaples vont rouvrir. Dans ce cadre de réouverture de la ligne, les gares de Montreuil et d'Hesdin vont également rouvrir à la clientèle. Donc, c'est dans ce cadre-là que je vous présente la partie sur Hesdin et Montreuil. Avant les travaux, les gares de Montreuil et Hesdin étaient gérées par du personnel de l'EIC qui s'occupait à la fois des tâches confiées au niveau de la circulation et également des tâches sous-traitées par l'ERC concernant l'ouverture et la fermeture de la gare, l'accueil, l'information voyageurs en situation normale perturbée, le conseil, la vente au guichet sur les produits TER et produits SNCF et la surveillance des équipements en gare. Donc, ces missions étaient réalisées par le personnel en place de l'EIC. La partie qui était parcours client était réalisée par le Proximi'TER donc de l'ERC. Sur la partie tout ce qui était supervision de la vente, le DPX en place supervisait cette partie-là de l'ERC. Avec la réouverture de la ligne qui est prévue pour le 26 avril, la gare d'Hesdin est prévue à la réouverture. Le personnel en place, au niveau de la gare d'Hesdin, il y aura toujours une présence de l'EIC, l'infrastructure nécessite toujours une présence le temps de la circulation des trains sur l'ensemble de la journée. Ainsi, l'ouverture de la gare et l'ouverture des guichets seront en corrélation avec ses temps

de présence comme il était fait auparavant. Donc, seront toujours confiées à l'EIC, comme dans l'organisation précédente, par la BU TER, les missions liées à la relation client. À savoir, l'ouverture, la fermeture de la gare, la vente au guichet, l'accueil, l'accueil spécifique, l'information voyageurs, la prise de parole et la surveillance des installations. De la même manière, les missions concernant le tour de gare seront toujours confiées aux Proximi de la zone. Nos agents seront donc les agents de l'EIC. Une formation est prévue, elle a d'ailleurs déjà commencé pour les agents de l'EIC afin d'avoir adapté en fait aux agents de l'EIC concernant les missions de la relation client. Donc, il y a déjà eu des journées de découverte, on a la formation avec l'Université du service qui débute en distanciel la semaine prochaine. Université du service complétée par une formation TER. La formation, entre autres, « huit heures chrono ». Une formation individuelle et complétée par un accompagnement sur place dès l'ouverture. Au niveau de la gare de Montreuil. La gare de Montreuil, la présence de l'EIC qui était nécessaire auparavant liée à l'infrastructure. Suite aux travaux, cette présence de l'EIC est retirée. L'organisation sera une organisation uniquement par des agents de la relation client de la BU TER. Donc, les horaires d'ouverture ont été calés en fonction de la présence des montées et descentes et de la présence également nécessaire pour la relation client. Donc, l'agent de la BU TER, l'agent de la DL ou futur agent de la DL réalisera les missions suivantes qui seront : l'ouverture de la gare, les ventes, l'accueil en gare, la surveillance des installations et également le tour de gare. Ainsi, on a une création d'un poste de la relation client titulaire.

Pour ce poste, la priorité est donnée aux reclassements. Il est également à la bourse à l'emploi. Au niveau de l'impact sur la sécurité, une évaluation des risques a été menée pour la gare de Montreuil. Vous avez eu le document unique joint à la présentation. Ensuite, tout ce qui est consignes incendie et référentiel de sûreté sont réécrits. Concernant les conditions de travail, nous sommes dans des conditions de travail classiques puisque c'est dans un espace de vente, celui de la gare de Montreuil. Ensuite, nous avons précisé également les impacts au niveau de la gare d'Étaples sur l'organisation. L'organisation en gare d'Étaples est très marginale. On reste sur une organisation quasiment à l'identique. Seulement, on a dû avancer la prise de service le samedi matin puisqu'on a un train qui va partir d'Étaples vers Saint-Pol à 5 h 46. Donc, cette prise de service est décalée, comme vous avez pu le noter. On aura donc un léger impact, comme en semaine où on a une matinée et un après-midi. Je ne sais pas si vous souhaitez que je détaille davantage. Les impacts sur les conditions de travail sont les mêmes puisque les agents sont en fait formés aux différentes utilisations d'informations voyageurs et en cas de non-présence de l'escale, on a un relai des agents de la relation client également aux guichets qui disposent de tous les outils d'IV. Voilà pour ma présentation au niveau d'Étaples.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Mathilde. Nous avons une demande de parole de Monsieur LAMBERT. Marc.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Bonjour, Madame FRULEUX. Il y a des choses qu'on vous a déjà dites lors de la CSSCT, mais après votre présentation des collègues sont allés voir et ont fait remonter pas mal de choses. Dans le contexte actuel, on a quand même du mal à comprendre qu'au moindre dégât, on peut enlever des heures de vente. Quatre heures pour la gare d'Hesdin, cinq heures pour la gare de Montreuil. Dans le contexte économique dans

lequel la direction dit que l'on se trouve, enlever des possibilités aux usagers de pouvoir acheter des billets, ça ne nous semble pas très cohérent. Après, vous l'avez déjà dit lors de la CSSCT, mais la formation à Hesdin de l'agent EIC, avec tout le respect qu'on a pour nos collègues de l'EIC, ça s'appelle donc « huit heures chrono », elle nous semble très, très faible au vu de l'ensemble. Je crois, si je ne dis pas de bêtises, une formation vendeur ça doit être trois mois, je crois, de tête. Là, en huit heures chrono, il doit être formé. Bien sûr, vous m'aviez répondu que quelqu'un serait là le 26 avril à ses côtés si besoin, mais en plus cette formation va se faire en distanciel. Donc, on vous redemande ici une formation beaucoup plus importante pour l'agent concerné et qu'elle se déroule en physique et non pas en distanciel. Sur Montreuil, la fermeture du dimanche, c'est un peu ce que l'on vous avait dit en CSSCT, les remontées qui nous sont faites c'est que c'est incompréhensible. C'est une gare touristique avec de nombreux étudiants qui reprenaient le train le dimanche. Fermer la gare le dimanche ne nous semble pas opportun. Sur Étaples, les deux collègues vendeurs demandent – moi, je ne connais pas bien la situation d'Étaples – la requalification de leur poste à la qualification C au vu des nombreuses tâches que vous leur rajoutez. Ce sont deux agents à la qualification B. Sachant que les agents de réserve qui interviennent, on m'a dit qu'ils étaient C ou, pire encore, D. Donc, au vu de l'ensemble de ces éléments, les agents d'Étaples demandent l'obtention de la qualification C. J'en ai terminé, merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Marc. Mathilde, nous n'avons pas d'autres demandes de parole donc tu peux amener des réponses si tu veux.

Mme FRULEUX, direction de lignes Lille – Littoral

Concernant la formation, j'ai bien entendu. Pour préciser, on a une formation en distanciel qui est dispensée par l'Université du service. Les agents ne seront pas seuls. En fait, c'est en distanciel par l'Université du service pour éviter qu'ils se déplacent sur Paris. On avait la possibilité que ce soit fait directement sur Paris. En fait, c'était la boucle de rattrapage, la possibilité de le faire en distanciel, et on avait validé ceci en fonction des conditions sanitaires. Les conditions sanitaires étant ce qu'elles sont, ça permet d'assurer cette formation qui est de sept jours avec l'Université du service. Les agents seront également en lien avec la formatrice locale en physique. Ils ne seront donc pas seuls. Ensuite, cette formation est complétée par les « huit heures chrono ». Elle est également complétée par un accompagnement en direct et une formation en complément adaptée à chaque agent.

Enfin, il y aura un accompagnement programmé à l'ouverture. Il y a plusieurs sessions dans l'ensemble du programme de la formation. Concernant les horaires d'Hesdin, les horaires d'Hesdin et les horaires de Montreuil, les horaires d'Hesdin ont été adaptés à une plage horaire qui, somme toute, répond à la fréquentation des clients et qui reste bien sûr très large. Donc, il n'y a pas une réduction de manière flagrante de ces horaires. J'entends le point, mais quand on regarde, c'était un 6 heures-10 heures – 13 heures-19 heures et que ça passe en 6 heures-12 heures pour couvrir la matinée et 14 heures-18 heures, certes une heure plus tôt le soir, mais on reste sur une plage horaire qui est bien large. Concernant Montreuil, les horaires sont en effet de matinée par rapport à la fréquentation également et le week-end en journée du vendredi au samedi. J'ai entendu, par rapport aux retours des étudiants, sachant que le retour des

étudiants, souvent, les jeunes ont aussi anticipé leur retour si c'est par rapport au titre de transport : soit ils ont un abonnement ou ils peuvent également l'anticiper, mais j'entends votre point là-dessus. Sachant que, sur les horaires, c'est un échange également avec le Conseil régional, comme je vous l'avais précisé la dernière fois. Enfin, sur Étaples, j'entends ce que vous me dites, je n'étais pas avisée par ailleurs donc je vais me renseigner sur ce point-là. Les remontées n'ont pas été faites par ailleurs en interne sur les deux collègues vendeurs.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Mathilde. Nous avons deux autres demandes de parole : Monsieur WATTEBLED puis Monsieur LAMBERT.

M. WATTEBLED, CGT

Très rapidement, sur Étaples, on n'a pas le tableau comme dans les autres gares sur les qualifications. Moi, de mémoire, il me semble que sur la gare d'Étaples et Rang, c'était une qualif D à l'escale qui faisait déjà effectivement les deux postes. Il faisait la coupure et la soudure à Rang-du-Fliers. En revanche, on n'a pas le tableau, contrairement aux autres gares, des qualifications. Quand on lit votre document, on voit qu'il y a une coupure pour l'extension de l'horaire. Il y a une coupure où les tâches seront reprises par le personnel qui est à la vente. J'aurais donc aimé avoir une précision sur ce sujet-là. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Marc, tu voulais intervenir.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Madame FRULEUX a répondu sur la question de la formation. Alors, effectivement, j'aurais dû préciser que ce n'était pas que « huit heures chrono », mais on peut au moins se mettre d'accord sur le fait qu'avoir une semaine de formation saucissonnée comme vous la présentez, sur plusieurs temps, alors qu'une formation de vente, normalement, ça dure pratiquement trois mois. L'agent ne sera pas toujours accompagné. À un moment donné, l'agent va se retrouver seul et s'il n'a pas tous les outils indispensables pour vendre correctement, je pense que ça peut le mettre en difficultés. Effectivement, ce n'est pas que « huit heures chrono », effectivement, il y aura d'autres possibilités de formation, mais je maintiens que tout cela c'est très léger, c'est insuffisant par rapport à la formation qu'ont les vendeurs. Sur l'accord de l'autorité organisatrice, si vous avez donné les éléments que vous nous avez donnés et normalement ce sont les mêmes, oui, forcément, ils vous ont sûrement dit OK. Moi, sur le dimanche, je n'ai pas les informations pour la gare de Montreuil, on ne m'a pas fait remonter les informations que vous me donnez. Vous dites que les étudiants anticipent l'achat des billets.

Apparemment, il y en avait quand même pas mal qui prenaient les dimanches. Il me semble que même vous, vous étiez d'accord sur le fait que Montreuil était une ville touristique et que le week-end, notamment le dimanche, ça pourrait ramener pas mal d'usagers. Quant à Étaples, on n'en avait pas parlé à la dernière CSSCT puisque, effectivement, après votre information, des collègues sont allés à la pêche aux informations par rapport aux informations que vous nous avez données et la demande nous a été faite. Le point vraiment bloquant, je trouve que c'est la formation sur Hesdin. Je pense que vous allez mettre le futur collègue en difficulté vu la formation que vous

prévoyez et si vous pouviez revoir la position sur le dimanche à Montreuil, je pense que ça rendrait service à pas mal d'usagers. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Mathilde, as-tu des éléments de réponse à apporter ?

Mme FRULEUX, Direction de lignes Lille – Littoral

Oui. Sur la formation, j'ai très bien entendu, Monsieur LAMBERT. La semaine prochaine, il y a une session. On personnalise l'accompagnement avec chaque agent et donc on veillera d'autant plus, avec ce que vous me dites, à ce que les agents ne soient pas en difficulté. On l'avait anticipé, mais on va y veiller d'autant plus. Ensuite, sur Montreuil, j'ai également entendu ce que vous nous avez dit. Écoutez, on verra selon les échanges avec la région et selon les fonctionnements si le besoin nécessite d'adapter davantage les horaires. Enfin, concernant Étaples, c'était pour répondre aussi à l'autre question sur la coupure, la coupure le samedi. Il faut savoir que cette coupure existe déjà dans l'organisation la semaine. Donc, en soi, c'est nouveau pour le samedi, mais c'est quelque chose qui existait déjà. Donc, ce n'est pas une tâche et une organisation qui est nouvelle. Les tâches d'information voyageurs sont déjà bien assurées. Concernant le tableau, nous allons, comme vous l'avez demandé, on va vous l'envoyer.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Mathilde.

M. WATTEBLED, CGT

Sur le tableau, ce sont bien des qualifs D à l'escale, sommes-nous bien d'accord ?

Mme FRULEUX, Direction de lignes Lille – Littoral

Là, je ne saurais pas vous répondre exactement en vous donnant la qualification des postes d'escale à Étaples. Je n'ai pas l'information donc je ne peux pas vous la communiquer là, à l'instant. Je vais vérifier et on reviendra vers vous. On vous enverra le tableau.

M. SERHANI, relations sociales

Une dernière intervention sur ce dossier de Monsieur SOUIN.

M. SOUIN, SUD-Rail

Ne vous inquiétez pas, je vais faire court. Je vais renouveler ce que j'ai déjà demandé pour la dernière fois, c'est-à-dire un cadre d'organisation détaillé par équipe pour que l'on puisse bien comprendre qui est où et qui fait quoi parce que là, encore une fois, vous nous présentez de nouvelles réorganisations, mais effectivement, on ne peut pas contrôler ni les qualifications ni les mouvements de personnel. Il n'y a aucun moyen de vérifier et de contrôler et d'avoir un travail de qualité. Deuxièmement, il y a forcément des travaux qui sont en cours dans ces gares. Ces travaux seront-ils finalisés et prêts pour le 26 avril ? Limite, si vous pouvez nous faire, au moins pour les membres CSSCT, on va essayer de s'y déplacer, mais par prudence, j'aimerais bien avoir quelques photos de travaux réalisés et l'assurance que tout est conforme à l'ouverture du 26 avril.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Loïc. Des éléments de réponse, Mathilde ?

Mme FRULEUX, Direction de lignes Lille – Littoral

Il y a des travaux qui sont en cours au niveau d'Hesdin gérés par l'EIC et des travaux de réfection qui sont également prévus au niveau de Montreuil. Je vais vous proposer, en effet, une tournée CSSCT avant l'ouverture.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Mathilde.

M. SOUIN, SUD-Rail

Un dernier complément, parce que vous indiquez effectivement une formation des agents, il faudrait aussi les former, bien sûr, sur les outils parce que vous allez leur donner les *crosscall* et ainsi de suite, mais les applications ont bien évolué et bien changé et je peux vous dire qu'au 1^{er} janvier, avec la grosse évolution qu'il y a eu par Gares & Connexions avec la super appli IGO qui remplace nos tours de gare, c'est une catastrophe monstrueuse suite au manque de formation qu'il y a eu des agents en relation client, donc j'espère que, à ce niveau-là, les copains vont avoir plus qu'un renfort c'est-à-dire une vraie formation sur ces applis. Pareil, quand vous indiquez que du matériel neuf va être délivré dans ces gares, j'espère qu'on ne va pas leur délivrer des IER qui tombent en panne constamment. Par exemple, ce n'est pas un nouveau PC qu'il faut mettre, mais un service Mosaïque remis à jour et conforme afin de pouvoir délivrer des billets de qualité et ne pas se retrouver le jour d'une ouverture de gare à vouloir faire une vente et, au premier client, dire au client : « écoutez, excusez-moi, mais il y a une panne réseau » ou alors « il y a une panne informatique Mosaïque et les codes ne fonctionnent pas » ou ainsi de suite. Après, nous, je vous assure, en relation client, on a pris largement l'habitude de ce genre de nouvelles à annoncer aux usagers alors j'espère que tout cela sera évité pour une belle ouverture au 26 avril. Merci.

M. SERHANI, relations sociales

Merci. Souhaites-tu apporter une réponse, Mathilde ou est-ce qu'on passe au point suivant ?

Mme FRULEUX, Direction de lignes Lille – Littoral

Sur la formation EASY, c'est bien prévu aussi et IGO également en fonction de ceux qui vont réaliser la tournée gare. La mise en place du poste de vente qui existait auparavant est bien prévue.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Mathilde, pour ton intervention. Alexandre, c'est toi qui prends la suite.

M. NICOLLET, Direction de lignes Lille – Artois Douaisis

Bonjour à toutes et à tous. Alexandre NICOLLET, directeur de lignes Lille – Artois-Douaisis. Je vais vous présenter la réorganisation de la gare de Saint-Pol qui est la continuité de l'organisation qui est déjà en place depuis fin 2019 et que nous poursuivons jusqu'en juillet 2022. Cette réorganisation était consécutive à la fermeture de la branche Saint-Pol – Béthune et Saint-Pol – Étaples où, en termes

d'organisation avant fermeture, sur les deux métiers, on avait sur la vente, une organisation en matinée/soirée du lundi au vendredi et en journée le samedi avec une coupure. Sur l'escale, on avait une matinée/soirée sept jours. Ce qui fait un CO de sept opérateurs qui a été retravaillé. Je ne reviens pas dessus parce que ça a été présenté en CSSCT, notamment il y a un an lorsque l'organisation a été mise en place. Depuis la fermeture, on a une organisation qui est décomposée avec une vente pour laquelle on assure le même service tel qu'il est demandé sur une matinée/soirée. Le poste de soirée est organisé de manière à ce qu'aucune personne de l'escale ne tienne ce poste de vente et de la même manière pour le samedi en journée. L'organisation de l'escale reste donc sur une prestation de sept jours. Ce qui donne une organisation à six agents qui a été travaillée en 2019 avec un accompagnement de chaque opérateur de manière à le faire monter en compétences avec une formation spécifique qui leur a été donnée, y compris une découverte de plusieurs sessions sur des postes de vente qui étaient actifs. Aujourd'hui, nous prolongeons cette organisation temporaire jusqu'à la réouverture de la branche Arras – Saint-Pol qui doit avoir lieu fin de printemps, début d'été 2022. En termes d'accompagnement spécifique lié à la réouverture qui doit avoir lieu le 26 avril, on a bien entendu une veille renforcée pour s'assurer que tout le monde soit bien à l'aise dans chacun de ces postes. On est sur la prolongation d'une organisation qui est déjà opérante et effective depuis plus d'une année. Je n'ai pas prévu de détailler plus que cela pour le moment sur cette partie-là.

Ensuite, dans le cadre du dossier escales, on a une évolution sur l'organisation des gares de Lens et Arras. Cette évolution est la conséquence du déploiement des trois métiers de l'escale, de superviseur d'agents IV et d'agents produit train, notamment sur cet aspect agent IV qui doit être dans la gare responsable de la diffusion de l'information aux voyageurs et pour lequel nous avons déployé ces métiers, notamment au sein des gares de Lens et Arras. Ce qui nous conduit aujourd'hui à faire évoluer l'organisation qui était quelque part transitoire entre l'agent sono, qui assurait tout un tas de prestations dont les annonces risque ferroviaire en gare pour le compte de Réseau de l'EIC, et cette répartition nouvelle où l'agent IV est, demain, pleinement responsable de la diffusion de l'information voyageurs. Dans cette étude, on a travaillé avec Réseau et Gares & Connexions puisqu'il y a quatre types d'annonces qui étaient assurés entièrement par l'agent sono auparavant avec une répartition, dans les horaires, selon les gares, c'était parfois l'EIC, parfois l'agent sono, notamment sur les débuts de matinée et les fins de soirée l'EIC assurait la prestation pour nous. On avait donc une organisation qui était multiple et qui était encore plus complexe avec l'arrivée des agents IV en gare. Donc, cette réorganisation consiste à la répartition des missions d'annonces.

L'EIC assurera pleinement l'annonce qui sera liée au risque ferroviaire en gare et l'agent IV assurera pleinement le reste des annonces, notamment les annonces EF. Ce qui fait que nous avons une organisation qui était à quinze postes en gare de Lens pour lesquels nous supprimons les deux postes d'annonceur, les deux postes sono. Ce qui nous conduit vers une organisation à treize postes à la mise en œuvre du projet. Les deux postes d'annonceur étaient jusqu'à aujourd'hui tenus par des intérimaires. Sur la gare d'Arras, nous avons une organisation à dix-huit postes qui nous conduit donc à supprimer les quatre postes d'agent sono pour arriver à une organisation à quatorze postes. Sur ces quatre postes d'annonceur, il y a un poste qui n'était pas tenu et trois postes étaient tenus par des agents qui sont au cadre

permanent. Vous retrouverez dans le dossier, bien entendu, tous les groupes de travail qui ont eu lieu en amont, donc c'est quelque chose qui est travaillé sous l'égide de Bruno DELATTRE depuis l'automne dernier sur cette répartition des missions et qui s'est achevé en amont de la CSSCT sur l'étude d'impacts et la bonne et fine répartition évolution notamment des missions d'annonces RFEG pour l'EIC. En termes de conditions de travail, il y a quelques aménagements mineurs, je dirais, sur les postes de travail puisqu'on est sur une reconduction, notamment pour la gare de Lens, des postes tels qu'ils sont aujourd'hui avec un projet, qui est en cours et qui est bien financé, d'aménagement d'un COE au sein de la gare qui devrait voir le jour à l'automne prochain et qui permettra d'installer, je dirais, pleinement et dans un standard de meilleure qualité les trois métiers de l'escale de la gare de Lens. Au sein de la gare d'Arras, on a quelques travaux mineurs au long cours. On en profite pour faire un peu de propre au sein des locaux que nous utilisons, dont la cuisine. Il y a également un projet de report TCO qui permet d'avoir une vision TCO sur les deux postes de travail qui sont déportés de l'escale. Je vous devais un retour, notamment Monsieur LAMBERT, sur l'accompagnement des opérateurs puisqu'on avait bien dit qu'on voulait un accompagnement de qualité lors de la CSSCT. Les deux intérimaires sont bien inscrits dans un vivier.

Aujourd'hui, on n'a pas encore de propositions fermes à leur faire, mais ils sont bien dans un vivier de manière à ce que l'on puisse éventuellement leur faire des propositions de mission ultérieurement voire plus si possible. Pour les trois opérateurs au CP, on a un opérateur qui sera pris par la BE puisqu'il a un diplôme d'électricien et c'est un diplôme qui est recherché. On a un opérateur qui rentre dans une école ASCT et on travaille encore pour le troisième opérateur à qui on a fait des propositions de postes à l'escale qui le rapprocheraient de son domicile. Voilà pour les tenants et les aboutissants des trois dossiers que j'avais à vous présenter cet après-midi.

M. SERHANI, relations sociales

Merci, Alexandre. Y a-t-il des questions ? Raphaël, c'est toi qui es en charge du dernier dossier.

M. RABIER, président

Le dernier dossier est plus simple puisqu'il n'y a pas de modifications de l'organisation. Il y a simplement un réajustement de calcul de réserve et c'est pour ça qu'on l'a mis dans ce dossier en transparence, mais en fait, c'est la même organisation, mais avec un emploi de réserve en moins. L'organisation étant inchangée.

M. SERHANI, relations sociales

D'accord. Loïc, tu voulais prendre la parole.

M. SOUIN, SUD-Rail

Merci. Je remarque que l'information voyageurs, dans les deux dernières gares, parce qu'à la vitesse à laquelle Monsieur NICOLLET a mené la présentation, c'était un peu compliqué et c'est malheureux de présenter aussi vite des dossiers si importants dans la réorganisation des escales. On aurait préféré prendre un peu de temps. Je sais qu'il est bientôt 17 heures, malheureusement, tout le monde est pressé j'ai l'impression, mais ça aurait été bien de prendre plus de temps et nous donner plus de temps pour traiter de ces réorganisations. Je remarque que les postes d'information

voyageurs travaillent le dimanche. Pourquoi est-il prévu de faire travailler les informations voyageurs le dimanche, Monsieur NICOLLET ?

M. NICOLLET, Direction de lignes Lille – Artois Douaisis

C'est un métier de l'escale qui est nécessaire à la production, au même titre que les superviseurs. On fait circuler des trains le dimanche donc nous avons des annonces à faire au sein des gares, des annonces qui sont EF, qui sont nécessaires au bon déroulement du service, qui concourent, je dirais, à la bonne continuité de l'information auprès des voyageurs. À la fois IV de crise, mais IV sur l'affichage donc c'est un poste qui, dans les grandes gares comme la gare de Lens ou d'Arras, est nécessaire à notre fonctionnement, y compris les dimanches et jours fériés.

M. SOUIN, SUD-Rail

Vous me rassurez, Monsieur NICOLLET, il y a donc toujours bien des trains qui circulent le dimanche après-midi, nous sommes d'accord. Il y a donc bien besoin d'information voyageurs le dimanche. Voilà, nous sommes d'accord sur ce point-là. J'approuve totalement votre vision de renforcer les postes d'information voyageurs le dimanche et donc je vous demande la même application dans toutes les gares où cela est possible, telle que la gare de Beauvais. Comme vous l'avez dit précédemment, Beauvais a un poste d'information voyageurs et vous soulignez dans vos dossiers qu'il faut renforcer l'information voyageurs et être le plus présent possible pour les situations inopinées et les aléas parce qu'il faut répondre, c'est un de nos métiers de service public, aux aléas et informer les voyageurs en temps réel et le plus rapidement possible afin d'organiser leurs déplacements de la meilleure des façons possibles. Donc afin d'avoir la meilleure des qualités de service possible, je souscris totalement à votre volonté de mettre de l'information voyageurs le dimanche après-midi et je suis tout à fait d'accord avec vous, Monsieur NICOLLET, qu'il faut de l'information voyageurs et qu'il faudra donc en mettre en gare de Beauvais. Merci à vous pour cette confirmation, Monsieur.

M. SERHANI, relations sociales

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

M. RABIER, président

Je vous propose d'en rester là sauf s'il y a une dernière intervention.

M. SOUIN, SUD-Rail

Mon intervention nécessite quand même un minimum de réponses donc confirmez-vous la suppression de l'information voyageurs en gare de Beauvais le dimanche après-midi ? Merci, Monsieur RABIER.

M. RABIER, président

Oui, le dossier que l'on vient de vous présenter avec les échanges qui ont eu lieu avec Madame CARO en particulier demeurent, tout à fait, je confirme.

M. SOUIN, SUD-Rail

Il y a donc bien une différence de traitement entre un voyageur du versant nord et un voyageur du versant sud, entendu. Merci, Monsieur RABIER.

8) Questions/réponses

M. RABIER, président

Je vous propose d'en rester là pour aujourd'hui. La journée a été dense. Je clos donc ce CSE et je vous souhaite à toutes et à tous une bonne fin... ah, nous avons une demande de parole de Monsieur LAMBERT.

M. LAMBERT, SUD-Rail

Effectivement, tout s'active un peu vite et je pense en connaître la raison. Nous avons été alertés de pas mal de droits de retrait de nos collègues ASCT vis-à-vis de ce qu'il s'est passé hier. Nous sommes en plein dans les débats qu'on a eus ce matin. Nos collègues ASCT en ont plus que marre, en ont plus qu'assez et puisque personne ne veut les écouter, voilà ce qu'il se passe, voilà leur réponse. Je vous invite à nous recevoir rapidement, y compris toutes les OS, pour signer avec nous la motion et même celle qui n'a pas participé au vote. La motion, ce n'était pas du cinéma. L'heure est grave et réagissez avant que ça ne dégénère vraiment. Bonne soirée à toutes et à tous.

M. RABIER, président

On fera peut-être une information puisque nous avons effectivement rencontré, depuis ce milieu de journée, des droits de retrait qui font suite à l'agression d'hier qu'on a largement évoquée ce matin. Je voudrais quand même vous dire que la ligne hiérarchique, en particulier sur le Nord-Pas-de-Calais, fait tout ce qu'elle peut pour expliquer la situation. Une information est déjà parvenue auprès des ASCT en particulier. Nous sommes, nous, en train de renforcer bien évidemment, par la SUGE, tous les efforts que l'on peut faire, en tout cas pour sécuriser, si possible, ce train en particulier ou cet axe si manifestement il y a une analyse qui montre qu'il faut le faire. Un certain nombre de gens travaillent le sujet. Je voudrais également vous dire que, à notre initiative, il y a plusieurs semaines, en début de mois, avant le 8 mars en tout cas, on avait, nous, direction, un vendredi soir, reçu l'ensemble des délégations présentes pour expliquer le plan sur les ressources ASCT que l'on mettait en œuvre pour cette année.

On est donc quand même sur une volumétrie d'ASCT cette année qui nous met en différence assez forte par rapport aux autres régions TER et on a plus d'une trentaine d'agents qui vont être embauchés cette année au train. On est donc sur un plan d'envergure. Je vous le redis, ça a figuré dans les différents comptes rendus de DCI, il y a eu d'autres DCI derrière pour certaines OS. Le truc va bien évidemment produire des effets à un moment donné. Nous sommes dans une situation difficile, je vous rejoins là-dessus, mais la solution du droit de retrait n'est pas une solution à l'instant T. La ligne hiérarchique et nous, nous n'avons pas souhaité faire de mises en demeure, mais nous souhaitons que le travail continue dans l'intérêt des voyageurs, bien évidemment.

M. SERHANI, relations sociales

Une dernière intervention peut-être de Madame CARON.

Mme CARON, RS CGT

Je me permets d'intervenir parce que [...] tous les élus CSE [...], d'accord. Ensuite, j'ai vu Monsieur NICOLLET et pour la sûreté, ça vaut pour toutes, c'est que le premier objectif pour la CGT c'est arrêter les objectifs des OP. On est en pleine pandémie, j'ai discuté avec Monsieur NICOLLET ce midi et c'est la première chose à faire au niveau des agents parce que les objectifs continuent de tomber et ce n'est pas possible au niveau de la pandémie. Donc, si la boîte veut nous montrer qu'elle bouge un peu et qu'elle est en la faveur des agents, oui, c'est la première chose à faire et arrêtez le management offensif et répressif par rapport aux OP. En revanche, je maintiens que sur la motion, [...] tout le CSE. Merci.

M. RABIER, président

Très bien. Je clos donc ce CSE et je vous souhaite à toutes et à tous une très bonne fin de soirée.

Mme CARON, RS CGT

Mais vous ne répondez pas à ma question sur la motion.

M. SERHANI, relations sociales

Nous ne sommes pas à l'initiative de la motion, côté direction, Christiane.

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Sur la motion, ce n'est pas noté « l'ensemble des élus », c'est marqué : « nous, les élus CSE TER ». Nous n'avons pas noté « l'ensemble des élus ».

M. SERHANI, relations sociales

Je vais devoir vous laisser, j'enchaîne sur une autre visioconférence, mais je vous laisse revenir vers moi si nécessaire.

M. CORDIER, RS SUD-Rail

Entendu.

La séance est levée à 17 heures.