

# ENSEMBLE

LE JOURNAL DES ÉLUS DU COMITÉ  
SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

N°13 - FÉVRIER 2021

**GSE**  
RATP INFRASTRUCTURES



## **BRAQUAGE À RÉPUBLIQUE : VOL D'UN WEEK-END SUR DEUX**

À LIRE PAGES 4 ET 5

**ET AUSSI :**

**PAGE 2** RABOTAGE DE RTT EN VUE **PAGE 3** IPL DANS LES CARTONS

**PAGE 3** UN CONTRAT SUR 2021 **PAGE 6** PLAN ALCOOL, UNE MAIN TENDUE

**PAGE 7** LE CSE EN SÉANCE

# HÉ HO !

**RABOTAGE DE RTT EN 2021** En 2020, le gouvernement et la direction de l'entreprise nous ont inventé les RTT « imposées », avec la pose de cinq jours obligatoires. Mais c'était exceptionnel, nous a-t-on dit. Or voici maintenant les RTT « concertées » qui sont également... imposées. Trois jours à poser cette année, qu'on le veuille ou non, sur deux ponts (14 mai et 12 novembre) et le 31 décembre. La mesure concerne tous les agents du département qui travaillent en journée (hors roulements). Tous ? Pas exactement, puisque les exceptions s'annoncent nombreuses sans que les règles soient définies. Donc l'équité en pâtira et les rivalités entre salariés s'en nourriront. Pourquoi ce nouveau système ? « Pour préserver la santé des agents », se justifie la direction, moins regardante en la matière dans bien d'autres dossiers (Cf. le dossier « Républicain » pages suivantes). L'objectif est aussi la réduction de la dette de temps, sans qu'on comprenne pourquoi l'application des règles en vigueur ne suffirait pas à la maîtriser... La direction voulait imposer six jours, ramenés à trois après discussion avec les organisations syndicales, pas unanimes sur le sujet. Les élus ont cependant émis en séance du CSE un avis négatif à une très large majorité (voir le détail du scrutin page 6), regrettant « un nouveau rabotage ».



## VITE DIT

Pas de nouvel accord sur le télétravail à la RATP. Le protocole actuel reste en vigueur (lire aussi page 6). On en reparle bientôt !

## ÉDITO RESPECT

Au moment où vous lisez ces lignes, le nouveau contrat entre la RATP et Île-de-France Mobilités aura (peut-être, enfin) été finalisé. Nous fonctionnons actuellement sous l'ancien régime puisque le précédent s'est achevé le 31 décembre. Pour 2021-2024, la signature tarde. (Mais, pour comparaison, le contrat avec la SNCF qui devait être renouvelé début 2020 ne l'a été qu'en décembre).

Les discussions, secrètes, sont tendues dans cette période particulière. Des échos nous parviennent. Les négociations sont difficiles, et les demandes de l'IDFM risquent de peser encore plus sur les collectifs de travail pour atteindre la productivité escomptée.

Nous sommes et nous serons bien sûr très attentifs sur la gestion et la maintenance des infrastructures.

Même si les négociations sont difficiles, souhaitons qu'elles se déroulent dans le respect des parties prenantes. À ce sujet, je ne vous cache pas mon plaisir à partager (anonymement, ça va de soi) ce message parvenu au CSE : « Je ne le dirai jamais assez, nous avons énormément de chance d'avoir les instances représentatives du personnel (CSSCT et CSE) à travers lesquelles vous défendez et veillez à la santé, à la sécurité et aux conditions de travail des salariés. »

« Vous êtes les garde-fous de la prévention, des acteurs à part entière ; vos interrogations et craintes nous font douter et, en cela, elles nous rappellent qu'il faut être vigilant, que rien n'est acquis. »

« La prévention est un combat du quotidien. Travailler avec vous nous rend nécessairement meilleurs, par votre ténacité et votre obstination à nous interpeller sur tous les sujets, et par l'approche constructive dont vous faites preuve en proposant des solutions. Oui, on peut dire que vous êtes des chieurs, mais des chieurs d'intérêt général ! »

Merci, le compliment nous va droit au cœur !



Éric Turban,  
secrétaire du  
Comité Social et économique  
RATP Infrastructures

UN CHIFFRE

# 233

C'est le nombre d'accidents du travail déclarés en 2020 à RATP Infrastructures. Parmi lesquels 132 ont d'ores et déjà été reconnus, dont 116 ont entraîné un arrêt de travail (86 déclarations sont encore en attente d'examen). Sur le périmètre équivalent au département, 281 AT avaient été déclarés en 2019. Avec la crise sanitaire et le développement du télétravail, les comparaisons sont toutefois difficiles.

ET ICI,  
COMMENT ÇA VA ?

## IPL SE FAIT PROMENER

En moins d'un an, cette entité de CT en est à son deuxième déménagement. À Belledonne, elle descend d'un étage pour occuper les anciens bureaux de la Schémathèque. Et ce n'est pas fini ! Prochaine destination : elle devrait partir à Bourdon (après le désamiantage de la salle Edison).

Dans l'avis (négatif) émis à la séance du CSE de janvier, les élus soulignent que, non seulement les 38 salariés d'IPL subissent la répétition des déménagements, mais aussi que les surfaces se réduisent à chaque fois ! « Les équipes se retrouvent à travailler dans des espaces plus contraints. Par temps de COVID, pas sûr que cela soit trop conseillé ! »

La CSSCT a en outre dressé une longue liste de préconisations à suivre avant l'emménagement à Belledonne. Les locaux sont bien connus : de multiples problèmes ont été signalés par le passé. Les infiltrations (par les fenêtres) ont même généré un droit d'alerte pour un risque d'électrisation.

## UNMOT MARDI GRAS

n.m. :

Traditionnellement, c'est le dernier jour avant la période du jeûne (Carême). On se défoule avant de se priver : on fait bombance, bamboche, on porte des masques... Mais cette année (le 16 février), on a en même temps l'abstinence et le carnaval ! (et la soupe à la grimace).

## ÉCONOMIE UN CONTRAT SUR 2021



Le contrat d'objectifs du département nous a été présenté. Après une année de « mise en place de l'organisation », 2021 doit être celle « du déploiement des processus ». Dans le cadre d'un nouveau contrat avec IDFM... qu'on ne connaît pas encore. L'autre interlocuteur majeur, c'est l'Autorité de Régulation des Transports (ART, ex-Arafer), dont les missions ont été étendues fin 2019 à la RATP, et qui régule désormais le GI.

Hormis ces deux fortes particularités, notre contrat d'objectifs dresse une feuille de route semblable dans toutes les grandes entreprises, avec une liste de vœux pieux et un nouveau fonctionnement assumé. En substance : « Dites-moi combien vous avez, je vous dirais ce que je peux vous faire. » Le contrat a été rédigé avec des billets dans les yeux, bien loin des logiques du service public. La RATP découpe désormais tout en « business unit » afin d'en finir avec l'EPIC, et pour avoir des clients plutôt que des collègues !

Construire une relation de confiance avec l'extérieur (IDFM, ART...) est un objectif louable. L'établir avec ses propres agents serait déjà un bon début. Mais comment y parvenir quand les réorganisations et la taille dans les effectifs sont incessantes ? Le contrat ne le dit pas.

Pour finir cependant sur une note positive, réjouissons-nous que le département aille plus vite que le gouvernement, prévoyant de se passer du glyphosate pour « renforcer la performance environnementale ». Mais on jugera le résultat.

Valentin LERENDU,  
membre de la commission Économique

# RÉORGANISATION

## « QUI ACCEPTERAIT ÇA ? »

La réorganisation de République (VOIE) prive les opérateurs de la moitié de leurs week-ends. Ça ne passe pas.



C'EST DIT !



MIKA, OPÉRATEUR QUALIFIÉ POSEUR

« LES SUPPRESSIONS DE POSTES signifient une augmentation de la charge de travail et de potentiels problèmes de sécurité. Avec des changements de service dans une même semaine, donc un impact négatif sur la santé. Et le pire, c'est le passage d'un cycle d'un week-end sur quatre à un sur deux. Une maigre prime ne compensera pas les conséquences sur la santé, la vie personnelle et familiale, en particulier pour les couples séparés ou pour les agents qui habitent loin. Les conséquences dépassent de loin une simple réorganisation, c'est une dégradation générale de la vie des agents. Nous avons proposé un roulement mobilisant un week-end sur trois. Ce n'est pas seulement un compromis, mais c'est un mode d'organisation cohérent, viable, réfléchi à partir de notre connaissance précise du terrain. Hélas, il semble que la direction en fasse une question de principe. »



BENOÎT, TECHNICIEN DE MAINTENANCE

« PASSER DE 1 WEEK-END SUR 4 à 1 sur 2, ça change la vie, et pas dans le bon sens ! Bon nombre d'anciens vont partir d'ici 2023. Dans ces conditions, comment espérer trouver des remplaçants ? Le processus de réorganisation a commencé par des discussions dans des groupes de travail. À en croire la direction, nous étions d'accord. C'est dire à quel point nous n'avons pas été écoutés ! Des discussions, il ressort pourtant que notre proposition d'un week-end sur trois conviendrait tout à fait. Pas d'arrangements locaux, nous répond-on. Même pour décaler les horaires d'un quart d'heure en semaine, pour permettre aux collègues d'avoir un train plus tôt, ils ne veulent rien entendre. Mon impression, c'est que la direction vise à terme à faire disparaître l'attachement, dans une nouvelle réorganisation par lignes. »

Bienvue à l'attachement de République... qui prend l'eau depuis une rénovation ratée. C'est ici, depuis 2012, que sont basées les équipes de jour de MET (VOIE). Elles ont pour mission les maintenances préventives, correctives et patrimoniales des voies du métro. Le projet de réorganisation des activités réalisées par l'attachement a pour toile de fond l'augmentation de l'offre de transport qui réduit les créneaux d'intervention. D'autre part, l'accès aux ateliers de MRF, pour mener les opérations d'entretien, est plus difficile en semaine. La possibilité d'adaptation, le souci d'optimisation, ne sont pas contestés sur le principe. Mais en vertu de quelles nécessités faut-il mener les transformations, et à quel prix ?

### RECORD DE PRODUCTIVITÉ

Les agents – particulièrement les opérateurs – ont l'impression d'être les dindons de la farce. La réorganisation des parcours et autres activités paraît avant tout guidée par l'objectif d'une spectaculaire productivité, dont se félicite la direction : 16,7 % ! Dix emplois de moins. Le projet précisant : « La résorption des effectifs devant se faire par érosion naturelle en raison des départs en retraite. » La résorption, comme dit le projet, concerne

### ACTUELLEMENT

60

1 cadre

8 maîtrises (responsables d'équipe),

51 opérateurs (dont 19 techniciens et 32 opérateurs qualifiés)

### DEMAIN ?

50

1 cadre

7 maîtrises (dont 1 adjoint de direction et 6 responsables d'équipe)

42 opérateurs (21 techniciens et 21 opérateurs qualifiés)



principalement l'effectif des poseurs de voies (voir les chiffres ci-contre).

L'impact sur l'organisation du travail est surtout considérable... pour les opérateurs. Leur roulement suit actuellement un cycle de huit semaines, avec huit équipes et à raison de trois services

**LES AGENTS ONT VOTÉ À 90 % LE REJET DU PROJET, EUX-MÊMES SURPRIS PAR CETTE QUASI-UNANIMITÉ.**

(matin, mixte et soir). Le rythme est d'un week-end travaillé toutes les quatre semaines, il passerait à un week-end sur deux !

Initialement, une prime exceptionnelle (1 500 euros en deux fois), la revalorisation de la prime Qualification/Pénibilité... Le volet social n'était pas négligeable. Mais tout ne s'achète pas. Lors d'un vote informel, organisé dans l'attachement, les agents ont voté à 90 % le rejet du projet, eux-mêmes surpris par cette quasi-unanimité et la détermination dont elle témoigne.

### DERNIÈRE MINUTE !

Le dossier de réorganisation a été retoqué en commission SSCT mais il a été tout de même présenté en séance du CSE le 21 janvier, pour permettre aux élus de voter une expertise demandée par les agents. Le cabinet 3<sup>e</sup> Conseil a été missionné. Nous vous ferons part de ses conclusions dans un prochain numéro. Concernant la CSSCT, une nouvelle séance intégrant les demandes des élus va se tenir dans les prochains jours.



# EN SÉANCE(S)

La séance du CSE est le moment autour duquel l'activité du Comité Social et économique s'organise. Le travail réalisé en amont dans les commissions permet d'éclairer les avis (consultatifs) que les élus donnent sur les dossiers que la direction est légalement obligée de leur présenter.

## ORIENTATIONS TRIENNALES (FORMATION)

« La situation sanitaire a fait naître de nouveaux moyens pédagogiques mais attention de ne pas aller trop vite et trop loin. On trouve déjà des dérives en libre-service avec des formations sécurité comme métier de cariste, utilisation de nacelle ou habilitations électriques de tous types. Une partie du document fait donc la part belle à la productivité. Le souhait affiché est celui de rationaliser et d'optimiser au maximum l'effort de formation avec une économie humaine et financière. »

Avis négatif

**POUR** (unanimité) : 22 (16 CGT, 3 UNSA, 2 SAT, 1 CFE-CGC)

## POINTS DE VUE

Trois organisations syndicales sont « représentatives du personnel » à RATP Infrastructures (elles ont obtenu plus de 10 % des suffrages). Le représentant syndical au CSE est le mandataire de son organisation syndicale et a pour mission de faire connaître aux membres du CSE le point de vue et la position de celle-ci. Il dispose d'une voix consultative et ne peut donner que son avis sans prendre part au vote du CSE.

« Le télétravail n'est pas un privilège accordé par l'entreprise mais une modalité qui s'est développée avec la crise sanitaire. Dans le cadre de ses obligations, l'employeur doit donc prendre en charge les équipements et assurer un vrai droit à la déconnexion.

La direction est pourtant restée sourde aux revendications portées dans la négociation sur la base de notre enquête auprès des salariés. Face à ce mépris, à ce refus de prise en compte des attentes et des évolutions rendues nécessaires par la crise, signer un accord était inconcevable. Notre position est sans ambiguïté, et elle contraint la direction à un retour aux négociations. Soit immédiatement (nous y sommes prêts), soit dans l'intervalle qui nous sépare de la fin de l'accord en vigueur, en juin 2022. »

Céline CASSOU (CGT)



« Le télétravail doit permettre un équilibre entre la vie personnelle et la vie professionnelle, surtout en ces temps difficiles et contraints. La charge de travail doit être adéquate, le droit à la déconnexion respecté. Le maintien du lien collectif, l'accompagnement des managers et le suivi des formations exigent une vigilance particulière. Alors que la négociation a donné lieu à des échanges constructifs et permis de nombreuses avancées, la contribution financière de l'entreprise (article 5.4 de l'accord), reste bien en deçà des attentes et besoins. Il est regrettable que la direction n'ait pas entendu l'ensemble des organisations syndicales sur sa nécessaire réévaluation. »

Imed BARKALLAH (CFE-CGC)



« Il semblerait que, d'une manière inexorable, la RATP ait décidé de se saborder. C'est une merveilleuse entreprise qu'on est en train de casser. Pour obéir à quoi, à qui ? Aux pressions de l'Europe, des gouvernements successifs, de l'exécutif régional ?

Nous subissons une accélération des restructurations, des déménagements, des dégâts du programme Diapason, des décisions inflexibles, etc. Les agents se sentent de plus en plus mal. Et pourtant, on nous parle sans cesse de qualité, de bien-être au travail. Des vœux pieux qui restent lettre morte.

En ce début d'année, on aurait au moins aimé un merci, un geste fort pour tous les agents ayant assuré d'une manière ou d'une autre la bonne marche du service public... »

Halim BENGUEDDOUDJ (UNSA)



## DÉSAMIANTAGE DE LA SALLE EDISON ET DU MAGASIN ESAEM

« Malgré tous les problèmes rencontrés, les modifications de planning, la volonté première est toujours d'éradiquer ce poison. Dommage que l'engagement pris par le passé, par certains directeurs de l'unité CT, d'extraire les agents de l'entité ESAEM avant de débiter de nouveaux travaux, n'ait pas été respecté. (...) Les élus prennent acte du désamiantage de la salle Edison et des locaux magasin ESAEM. »

**POUR** (unanimité) : 22 (16 CGT, 3 UNSA, 2 SAT, 1 CFE-CGC)

## PRÉVENTION

# LE SOUTIEN DES COLLÈGUES

Une équipe d'agents volontaires épaulé les professionnels de la prévention des addictions.



De gauche à droite : Franck (VOIE), Pascal (CT), Gaël (ESO), Michel (VOIE), Christian (VOIE), Hatem (ESO), Jérôme (VOIE). Absents sur la photo : Demba (CT), Wilfrid (DPI), Jacques-Marc (TDE).

Un groupe de dix volontaires participe au Plan de Prévention Alcool, dont la permanence est tenue par un animateur spécialisé à Championnet. À l'origine, c'est une initiative du CDEP GDI, en lien avec la direction du département, la médecine du travail, les services sociaux, l'association Amitié Présence RATP, et avec le soutien du médecin addictologue du centre de Denfert. Ni soignants, ni assistants sociaux, les volontaires agissent en collègues, avec le souci de ne jamais juger ni culpabiliser. Pas facile ! Pascal raconte : « Certains prennent mal qu'on leur tende la main. » « Il y a une forme de déni », renchérit Michel. Christian (également secrétaire de la CSSCT) a une formule choc : « L'alcool, c'est un dissolvant : il dissout la famille, le boulot, les

amis. » Hatem se souvient de ses débuts en 1987, et d'une forme nocive de convivialité indissociable de l'alcool. Certains y ont laissé leur vie. L'alcool est moins présent qu'autrefois, apprécie Franck.

Parfois, le couperet tombe. En 2019, 1 947 agents ont été contrôlés (deux révocations). « Il y a les malades alcooliques, distingue Jérôme, et les imprudents, pour qui c'est la poisse. Avec les métiers de sécurité, une bière c'est déjà trop. La limite c'est zéro. » Or il faut une heure pour éliminer entre 0,10 et 0,15 gramme (selon la corpulence de la personne). Le rôle des volontaires est aussi d'informer. « Au moindre doute, insiste Gaël, il faut faire un autocontrôle. » Michel approuve : « Il faudrait un affichage systématique dans les attachements. » La bonne info, un coup de main... Ça fait parfois de grosses différences.



La permanence du Plan Alcool est au 30 rue Championnet, bâtiment G, 4<sup>e</sup> étage, bureau 44 98. Les assistantes sociales sont au même étage et le service médical aux étages inférieurs. Téléphone : 01.587.83011



## LE CSE, C'EST QUOI ?

Le Comité Social et Économique, issu de la réforme du Code du travail (ordonnances Macron), a succédé aux CDEP, CHSCT et DP. Dans des conditions moins favorables aux représentants du personnel, il reprend les prérogatives des trois précédentes instances. C'est un lieu d'information et de débat sur les politiques de notre département et de l'entreprise. Les avis émis par le CSE restent cependant consultatifs.

Les élus sont des collègues que vous pouvez par conséquent consulter sur les questions d'organisation, de conditions de travail et de sécurité. Ils sont 40 (titulaires et suppléants), mais seuls 22 siègent en séance. C'est le moment central autour duquel l'activité du CSE s'organise. Le bureau administre le CSE et anime le travail collectif.



## LES COMMISSIONS

Les interventions des élus sont nourries par le travail de trois commissions obligatoires : les commissions Économique, Formation professionnelle, Égalité professionnelle (entre les femmes et les hommes) ; et une quatrième, facultative mais indispensable à RATP Infrastructures : la commission Nouvelles technologies.

Ces quatre commissions sont pluralistes. De même que, adjointes en 2020, les commissions Grand Paris et Immobilière-Esterel.



## LA NOUVELLE

Partie intégrante du CSE, la commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT) a pour lourde charge de remplacer à GDI les deux CHSCT disparus. Ils étaient forts de 12 élus pour veiller au respect des règles de sécurité établies par l'employeur. La nouvelle la CSSCT est composée de 5 élus seulement et souffre de moyens réduits. Particulièrement depuis la création de RATP Infrastructures et l'augmentation du nombre d'agents.

La commission est présidée par la direction ; Christian Parot en est le secrétaire.

# VOS REPRÉSENTANTS

### LE BUREAU

Eric TURBAN  
secrétaire du CSE  
→ CGT, élu titulaire  
David LECLER  
trésorier  
→ CGT, élu titulaire  
François DELGADO  
→ UNSA, élu suppléant  
Jean-René MORVAN  
→ CGT, élu titulaire  
Christian PAROT  
→ CGT, élu titulaire

### ÉLUS TITULAIRES

Tarris Lawson  
ANDET-ASSANA  
→ CGT  
Jamel AMOUNI  
→ SAT  
André BAZIN  
→ CGT  
Benjamin BROUCHET  
→ CGT  
Wady DEBBABI  
→ SAT  
Laurent DUMYCZ  
→ UNSA  
Sébastien GAJEK  
→ CGT  
Christophe HARDY  
→ CGT  
Pascal LAMBERT  
→ CGT  
Bruno LESPÉ  
→ CGT  
Benoît LUCAS  
→ CGT  
Luc NAYROLES  
→ CGT  
Sandrine MATEOS  
→ CGT  
Nicolas PRIEUR  
→ CGT  
Sylvain ROUSSEL  
→ UNSA  
Frédérique TOUBOUL  
→ UNSA

### ÉLUS SUPPLÉANTS

Jérôme ANDRIEUX  
→ CGT  
Sébastien BOIDIN  
→ CGT  
Stéphane BONNENFANT  
→ CGT  
Julien-Pierre FENART  
→ CGT  
Carole HENRION  
→ CGT  
Fabrice KELLER  
→ CGT  
Sébastien LESGENT  
→ CGT  
Valentin LERENDU  
→ CGT  
Sébastien LIOT  
→ CGT  
Paulo LOPES  
→ CGT  
Jean-Claude MARQUES  
→ UNSA  
Marc MURATI  
→ CGT  
Teddy PELLETIER  
→ SAT  
Rudy ROMERO  
→ CGT  
Demba SEMEGA  
→ CGT  
Aude SIMON  
→ CFE-CGC  
Stéphane TONDUT  
→ CGT

### REPRÉSENTANTS SYNDICAUX

CGT : Céline CASSOU  
UNSA : Halim BENGUEDDOUDJ  
CFE-CGC : Imed BARKALLAH

### ENSEMBLE LE JOURNAL DES ÉLUS DU COMITÉ SOCIAL ET ÉCONOMIQUE DE RATP INFRASTRUCTURES N°13 - FÉVRIER 2021

Directeur de la publication : Eric Turban ;  
Comité de rédaction : Valentin Lerendu, Céline Cassou, Christian Parot ;  
Conception éditoriale : Nicolas Duffour ;  
Direction artistique et mise en page : Denis Pichelin ;  
Dessins : Tanguy Le Bihan et Nicolas Filloque ;  
Photos : Tiphaine Lanvin (PhotoSociale) et les agents eux-mêmes.  
Impression : GRAPHO12

