

# ENSEMBLE

LE JOURNAL DES ÉLUS DU COMITÉ  
SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

N°7 - JUIN 2020

**G S E**   
RATP INFRASTRUCTURES



**CSSCT**

**UNE COMMISSION VITALE !**

À DÉCOUVRIR PAGES 4 À 6

**ET AUSSI :**

**PAGE 2** LE CSRH AU DIAPASON **PAGE 3** CT-IMS DANS LES CARTONS

**PAGE 3** L'ACTUALITÉ DU RVB **PAGE 7** EN SÉANCE(S), BILAN HSCT

**PAGE 7** POINTS DE VUE SUR NOTRE NOUVEAU DÉPARTEMENT

# HÉHO!

**ON VA OÙ ?** Le grand chambardement des RH se poursuit, bien que la crise ait montré l'importance d'une relation de proximité. Fin 2020, tous les agents de RATP Infrastructures seront gérés par le CSRH\*, rejoignant leurs collègues provenant de ING et MOP, et (depuis le 1er janvier) ceux des fonctions centrales de GDI. A cette date, avec le transfert de MRF, SUR et donc RATP Infrastructures, le CSRH aura atteint sa capacité maximale : 14 000 agents gérés à distance. Quelques postes resteront dans les unités (RHU, gestionnaire) et, comme à chaque réorganisation, Diapason prendra sa part : 20 postes d'opérateurs sont supprimés ; c'est une véritable saignée décidée par la direction. Autre problème : l'appauvrissement de la relation RH avec son éloignement du terrain, conjugué à une spectaculaire opération de productivité. En moyenne, un agent (RH) « gère » aujourd'hui 119 salariés à RATP Infrastructures, MRF et SUR ; au 1er septembre, ce sera 199 ! Sans oublier la migration de LYBY à Neuilly-Plaisance que les agents du CSRH vivent comme un nouveau pas vers l'externalisation. Aucune organisation syndicale n'a accepté le protocole social, prévoyant une prime pour solde de tout compte.

\* Centre de Services Ressources Humaines

**UN CHIFFRE** 53,69%

C'est le taux de fréquence des accidents du travail en 2019 à GDI, révélé par le bilan HSCT (hygiène, sécurité et conditions de travail - lire aussi page 7). Le taux de fréquence est un indicateur complexe, obtenu après un rapport entre le nombre d'accidents et celui des heures travaillées. L'important est de comparer le pourcentage atteint avec l'objectif de 38 % qu'avait fixé la direction. On en est loin. Pourtant, CT (39,68 %) est en baisse et TDE a presque divisé par deux son taux (24,88 %). Mais la VOIE est en légère hausse à un pourcentage effrayant de 114,2 % et ESO (24,94 %) a triplé son taux de 2018, avec plusieurs accidents aux conséquences graves pour les victimes.

## ÉDITO PASSONS AUX ACTES

La crise sanitaire a bouleversé nos vies et remis en question bien des idées reçues. Par exemple qu'il n'y avait pas d'argent pour la transition écologique ou la justice sociale. L'état d'urgence a interrompu en mars la diffusion du troisième numéro de ce journal. À la relecture, beaucoup de sujets proposés ont traversé la crise sans prendre une ride. Plusieurs d'entre eux sont republiés dans ce numéro de juillet. Je soulignais alors dans mon éditorial, l'engagement dès les premiers signes de la crise, du CSE et de sa commission SSCT. Il ne s'est pas démenti depuis, et il nous a semblé opportun de vous proposer la double page consacrée à cette nouvelle commission dont l'engagement a été sans faille dans la préservation de la santé des salariés, comme elle l'est également pour leur sécurité au travail. Si les articles précédant la crise restent pour l'essentiel valables, c'est aussi qu'ils défendaient contre la logique comptable les valeurs qui font aujourd'hui consensus pour construire « le monde de demain ». La relation humaine doit primer, le dialogue social et le respect des salariés doivent être au cœur de l'entreprise, le service public est une richesse et non un coût, etc. Dans les discours, la distribution des félicitations, des médailles... ces valeurs se sont largement imposées, car elles ont prouvé dans l'épreuve leur robustesse et leur efficacité. Mais il y a des consensus qu'on devine de façade. Après les discours, les actes sont attendus.



Éric Turban,  
secrétaire du  
Comité Social et économique  
RATP Infrastructures

**UN CHIFFRE** 53%

c'est le pourcentage d'augmentation du tonnage journalier entre 1997 et 2021 sur la ligne A du RER (dont 20 % d'augmentation du trafic ces 10 dernières années). Les derniers tronçons de voie renouvelés lors des opérations du RVB (lire ci-contre) auront plus de 40 ans de vie à la fin du chantier. En 2021, 24 km de lignes auront été renouvelés, 28 aiguillages remplacés. Les 2 km de voie courante, réalisés cet été entre Nation et Vincennes, mobiliseront par exemple 5 000 m<sup>3</sup> de ballast et 3 300 traverses.

**ET ICI,  
COMMENT ÇA VA ?**

## CT-IMS DANS LES CARTONS

En ce début juillet les agents qui forment IMS (Ingénierie Maintenance Systèmes) quittent Val-de-Fontenay pour Bry-sur-Marne. Le déménagement était prévu en avril, mais la situation sanitaire en a bien sûr décidé autrement. Là aussi, il a fallu repenser l'aménagement pour intégrer les mesures de distanciation.

Cette réorganisation a été initialement conçue dans un climat social difficile, et se traduit par des suppressions de postes. Des départs en retraite et des mobilités (plus ou moins volontaires) à PST (Pérennisation et Soutien Technique) et à la schémathèque rendent l'avenir très incertain. A contrario, malgré le faible effectif des vérificateurs des appareils de signalisation, l'activité de VAS est pérennisée (c'est une compétence critique et unique en France). Bry-sur-Marne est « normalement » une destination transitoire, mais pourrait bien se transformer en destination finale.

**UN MOT  
ÉTÉ**

[ ete ] n.m. :

Un palindrome est un ou plusieurs mots pouvant être lus de gauche à droite, comme de droite à gauche. Le mot « été » est le plus petit palindrome de la langue française. Et qu'il puisse être abordé par les deux bouts rappelle que la saison estivale possède deux pôles : juillet et août. Après un beau printemps... confinés, espérons que l'été ne nous réserve que de bonnes surprises !

## ÉCONOMIE RVB, C'EST REPARTI



La particularité de l'édition 2020 est de compter, à la fois, un linéaire plus important qu'en 2019 et moins d'appareils de voie (mais avec des configurations plus variées), et surtout un chantier réparti sur deux zones de travail, imposant un transfert logistique en cours d'été.

Les travaux 2020 se déploient autour d'Auber du 11 juillet au 30 août, avec Vincennes, d'un côté, Nanterre Université de l'autre. Les travaux seront principalement réalisés la nuit (à partir de 21h15) et le week-end, mais aussi lors de trois semaines d'interruption temporaire de circulation (ITC) en août. Les principales interrogations portent sur la mise en place des mesures barrières. La direction prévoit des bases vie aux surfaces agrandies. Ne faudrait-il pas plutôt multiplier les bases vie ? En tout cas, la coordination avec les entreprises présentes, la maîtrise des présences sur le chantier, sont plus que jamais essentielles pour éviter les accidents du travail.

Pour les agents des unités opérationnelles, le RVB ne doit bien sûr pas remettre en cause les règles de pose de congés. Si des agents sont volontaires pour modifier leur roulement sur la période, le maintien du salaire (statutaire et primes) doit également être garanti..

Yves-Didier COUSSEAU,  
membre de la commission Économique

# LA CSSCT INDISPENSABLE, ET MÊME VITALE !



## C'EST DIT !



CHRISTIAN PAROT, SECRÉTAIRE

### « COMME C'EST LE CAS POUR

bien d'autres domaines dans l'entreprise, la sécurité devrait avoir sa place dans les contrats d'objectifs, avec des obligations de résultats afin de développer une réelle culture sécuritaire. Lorsque nous nous déplaçons, que nous faisons remarquer le non-respect de procédures, il est courant de nous opposer le travail qui ne pourrait pas être réalisé dans le respect des règles. La sécurité ne devrait pourtant jamais être optionnelle. C'est un impératif, hélas fragilisé par la recherche de productivité. »



LAURENT DUMYCZ, COMMISSAIRE

### « POUR BIEN FAIRE, IL FAUDRAIT

être partout à la fois. Le périmètre que nous devons couvrir est gigantesque. Pour défendre efficacement les salariés, nous manquons cruellement de temps et de moyens. Nous sommes aussi aux prises avec une grosse machine. C'est lors des séances extraordinaires convoquées pour répondre aux urgences que nous mesurons en revanche pleinement l'utilité de la Commission. Face à des problèmes qui appellent des réponses immédiates comme l'amiante, ou bien sûr le Covid-19 dans cette dernière période. »

En première ligne pendant la crise sanitaire, la Commission Santé Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT) menait déjà, avant la survenue du Covid, un combat de tous les jours pour la protection des salariés. .

**D**ès le 26 janvier, la CSSCT de RATP Infrastructures a tiré le signal d'alarme en réclamant une séance extraordinaire au sujet du coronavirus dont la menace se précisait. Depuis, entre les heures de visioconférences et les visites sur le terrain, l'équipe de la CSSCT est sur tous les fronts. Mais ce n'est pas nouveau. Depuis sa mise en place, fin 2018, cette nouvelle Commission doit à la fois trouver ses marques et faire face à une avalanche de situations qui requièrent son intervention.

Sécurité, qualité de vie au travail... Le défi est d'abord arithmétique. Il y avait deux CHSCT forts de douze membres à GDI, alors que l'unique CSSCT en compte seulement cinq. Et à la création de RATP Infrastructures, le champ de responsabilités de la petite équipe a grandi de mille salariés, avec de nouveaux lieux de travail qu'il faut garder à l'œil. Val-Bienvenue, par exemple. Beaucoup de promesses... et 33 000 réserves pour malfaçons. Avec aussi de sacrées aberrations, dont un accès au parking terriblement dangereux pour les motards : la borne où badger est placée en virage et en descente ! (ou montée, c'est selon).



Pourquoi ne pas solliciter la Commission en amont ? « C'est souvent une question de bon sens », enrage son secrétaire. « Nous avons demandé en vain la climatisation des nouveaux locaux de la VOIE à Nogent. Résultat : 34 degrés dans les bureaux deux jours après la réception. Il a fallu acheter des clim' portatives. Quel gâchis ! » Les cinq commissaires mènent également des enquêtes et peuvent convoquer en urgence des séances extraordinaires (en plus des rendez-vous mensuels), voire déclencher un droit d'alerte. Le secrétaire prend l'exemple d'un rapport rendu

## L'HISTOIRE

La réforme du Code du travail de l'automne 2017 a notamment supprimé les CHSCT et créé au sein des CSE les Commissions Santé Sécurité et Conditions de Travail pour assumer leurs principales prérogatives, mais avec des moyens réduits. Les « ordonnances Macron » ont ainsi poursuivi le chemin ouvert en 2016 par la loi El Khomri dans la flexibilisation du marché du travail et l'affaiblissement de la représentation des salariés.

## LES DÉPLACEMENTS EN VOIE ET LA MANUTENTION SONT LES DEUX PRINCIPALES CAUSES D'ACCIDENT.

Les déplacements en voie (comme le dernier « presque » accident qui aurait pu coûter la vie à deux collègues de CT ou encore le collègue de la Voie percuté par un train, heureusement sans gravité - lire ci-après), et la manutention sont les deux principales causes d'accident. La CSSCT veille en outre sur les conditions de travail et la qualité de vie au travail. Il y a fort à faire ! Par exemple à République, où les infiltrations d'eau valent moisissures, champignons et même effondrement de plafond. Les commissaires ont engagé dix-sept enquêtes en 2019. Déjà six depuis le début de l'année. « On obtient des choses, précise Christian Parot, mais surtout on veut du concret, car le cocktail vélo et smoothies ne suffira pas à adoucir les conditions de travail ! » Lesquelles sont désormais impactées par le respect des gestes barrières et par les aménagements rendus nécessaires.

## L'ÉQUIPE

La CSSCT est présidée par un représentant de la direction. Le secrétaire et les commissaires représentent les salariés. À RATP Infrastructures, ils sont tous élus au CSE : Christian Parot (VOIE), Jean-René Morvan (TDE), Laurent Dumycz (VOIE), Benjamin Brouchet (ESO), Benoît Lucas (CT).

UN CHIFFRE

# 192

c'est le nombre d'accidents du travail reconnus en 2019 à GDI. Un nombre auquel il faut ajouter 84 déclarations encore en attente de reconnaissance et les 25 rejetées par la CCAS.



## C'EST DIT !

JEAN-RENÉ MORVAN, SECRÉTAIRE ADJOINT

### « LA MULTITUDE DE RÉUNIONS,

les centaines de pages à consulter sur tablettes, avec des plans illisibles à la taille de l'écran... Bien sûr la direction ne veut pas d'accidents du travail, mais s'investit-elle complètement ? Malgré une charte qui régit les délais, il fallait parfois six mois avant que la direction décide de réaliser, ou pas, un arbre des causes. Depuis huit ans, il est ainsi question d'une phraséologie commune pour les échanges entre le RER (PCC) et les opérateurs sur le terrain. Toujours rien ! Jusqu'au jour où un gars passera sous un train. »





## ENCORE UN ACCIDENT

**M**i-mai, à La Varenne-Chennevières, un mainteneur de la VOIE se rendait avec deux collègues sur sa zone de travail. Il a été projeté au sol par un RER arrivant dans leur dos au moment où ils soulevaient une brouette pour franchir une marche. L'accident n'a heureusement pas entraîné de blessures graves. L'agent a pu regagner son domicile après avoir été pris en charge par les pompiers. L'IAPR est intervenu auprès de ses collègues. L'enquête de la CSSCT est en cours sur la conformité de la zone entre la voie et le cheminement. Une réflexion est engagée avec RER sur la possibilité d'utiliser l'avertisseur sonore à la vue d'agents sur la voie et de signaler par le PCC la présence d'agent sur les voies au conducteur du train.

# APRÈS LA CRISE DU COVID

Le grand chantier qui s'ouvre (en plus de tout le reste !) pour la CSSCT, c'est la mise à jour du « document unique d'évaluation des risques » (DUER). Pour chaque situation de travail, les nouveaux risques doivent être identifiés. Ils sont liés au virus, mais aussi aux mesures prises pour contrecarrer sa propagation. La mise à jour est une obligation pour l'employeur, tenu d'assurer la sécurité et de protéger la santé de ses salariés. Avec la crise du Covid, elle est d'une ampleur sans précédent. Le document unique doit servir à l'élaboration du bilan de la situation générale de l'hygiène, de la sécurité et des conditions de travail et du programme annuel de prévention des risques prévus à l'article L. 4612-16 du Code du travail.

« N'oublions pas que nous avons eu un mort en 2018 »

CHRISTIAN PAROT,  
SECRÉTAIRE DE LA CSSCT

## 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.

### BILAN HSCT GDI 2019

Le bilan hygiène, sécurité et conditions de travail 2019 pour GDI est notamment marqué par un manque important de personnels à TDE et CT. L'effectif de TDE a même fini l'année à moins neuf par rapport à 2018. Les cinq agents supplémentaires à CT ne sont pas non plus dans le secteur opérationnel, qui continue de manquer d'opérateurs. Dans l'avis adopté lors de la séance du 18 juin, les élus alertent : « On ne peut pas laisser perdurer ce genre de situation au détriment des conditions de travail des agents. (...) Il faut impérativement, qu'en 2020, TDE et CT aient comblé leur retard quant aux opérateurs qualifiés et techniciens. » Les élus soulignent la relation avec les mauvais résultats obtenus en matière de sécurité au travail (lire aussi page 2) : « À se demander si l'entreprise met vraiment les moyens nécessaires à la protection de ses agents ! (...) Faire les enquêtes, c'est bien, suivre les préconisations et se donner les moyens de faire changer la réglementation, c'est mieux. A quand une vraie politique de la sécurité ? »

Avis réservé unanime

**Pour :** 19 (15 CGT, 2 UNSA, 1 CFE-CGC, 1 SAT)

## TÉLÉTRAVAIL À RATP INFRAS, QUEL EST VOTRE AVIS ?

À raison (pour commencer) d'une journée par semaine, le retour volontaire au poste de travail s'organise en cette fin du mois de juin. Nous y consacrerons notre prochain numéro. Parallèlement, GIS prépare la relance des négociations sur le protocole télétravail.

Merci de consacrer deux minutes à un sondage en ligne pour que vos élus au CSE RATP Infrastructures apprécient au mieux votre ressenti.



<https://fr.surveymonkey.com/r/DPB3LYN>

### POINTS DE VUE

Trois organisations syndicales sont « représentatives du personnel » à RATP Infrastructures (elles ont obtenu plus de 10 % des suffrages). Dans ENSEMBLE elles ont la parole, avec l'expression d'élus ou des représentants syndicaux. Ces derniers siègent en séance aux côtés des élus, mais sans droit de vote.

Avant la crise sanitaire, la question suivante leur a été posée :

#### Que pensez-vous de la création de RATP Infrastructures ?

« RATP Infrastructures, un retour dix ans en arrière ! Et c'est une (re) restructuration de plus pour l'entreprise, qui peine à trouver une organisation pérenne, ce qui rend anxiogène le quotidien des agents. En effet, la question s'impose : combien de temps cela va-t-il durer avant une nouvelle réorganisation, avec les suppressions de postes qui systématiquement l'accompagnent ? Malgré l'absence de moyens humains supplémentaires à l'arrivée de 1000 agents (soit un tiers de l'effectif du « nouveau département »), la CGT sera comme toujours présente et mobilisée aux côtés des agents. »  
Céline CASSOU (CGT)



« C'est ce qu'on appelle un rétro-pédalage. En constituant RATP Infrastructures à partir de GDI, ING et d'une partie de MOP, l'entreprise a fait machine-arrière. Car nous étions ensemble il n'y a pas si longtemps, avant que la direction, pleine de certitudes, nous explique qu'une séparation était la clé d'une meilleure organisation. Avec la même assurance, on nous explique que non, finalement, l'organisation autrefois idéale ne l'est plus, qu'il faut se regrouper. Bilan des courses, on revient au point de départ. C'est quoi le bénéfice ? Un peu moins de certitudes et davantage de dialogue social nous éviteraient de tourner en rond. »  
Laurent DUMYCZ (UNSA)



« La réorganisation proposée par la direction semble pertinente et dans le sens des intérêts du Groupe RATP. Le monde évolue, l'entreprise avec lui. Mais à quel rythme, dans quelles conditions ? Quand tout est lancé en même temps, la précipitation et le manque d'information nuisent à l'adhésion des agents, complexifient le travail des équipes et des managers. Dans le cadre de la transformation des ingénieries, le dialogue social doit être un prérequis. Il faut lui donner le temps et les moyens, afin de « bien avancer ensemble » dans la mise en place de notre nouveau département. »  
Imed BARKALLAH (CFE-CGC)





## 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 pluralistes sont respectivement présidées par Luc Nayroles, Pascal Lambert, Frédérique Touboul et David Lecler.



## 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 (lire pages 4 et 5). 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  
Luc NAYROLES  
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  
Yves-Didier COUSSEAU  
→ CGT  
Sébastien GAJEK  
→ CGT  
Christophe HARDY  
→ CGT  
Pascal LAMBERT  
→ CGT  
David LECLER  
→ CGT  
Bruno LESPÉ  
→ CGT  
Benoît LUCAS  
→ 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  
Jacky LESCOP  
→ CFE-CGC  
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°7 - JUIN 2020

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, Enzo Bel ;  
Photos : les agents eux-mêmes.  
Impression : CSE RATP Infrastructures