

ENSEMBLE

LE JOURNAL DES ÉLUS DU COMITÉ
SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

N°30 - JANVIER 2023

GSE
RATP INFRASTRUCTURES

JE VOUS AI APPORTÉ
UNE PETITE LAÏNE !



**Coup de froid
sur la nouvelle année**

Lire page 4 et 5

Et aussi : Page 2 Mobilisation à CT contre la polyvalence et ses conséquences

Page 3 Lutte contre les accidents de travail, la VOIE rate la marche

Page 6 Les séances du CSE et les points de vue des organisations syndicales Page 7 ESO Barbès 3

ET ICI, COMMENT ÇA VA ?

ÇA CRAQUE À CT

La réorganisation à CT mobilise les résistances. Des arrêts de travail entre novembre et décembre ont manifesté le refus des principes qui sous-tendent un bouleversement conduit au bulldozer sans souci de la casse pour les agents et les équipes.

À la polycompétence permettant la suppression de nombreux postes (surtout en opérationnel), les salariés opposent la reconnaissance professionnelle, le respect des qualifications et des personnes, demandent les moyens et les formations nécessaires à l'exercice de leurs métiers et l'amélioration de la qualité de vie au travail.



À l'occasion de l'audience CGT, rassemblement le 6 décembre à Val-Bienvenue. Une délégation a ensuite été reçue par la Direction.

CHICHE ?

« Il nous faut établir un diagnostic afin d'agir sur tous les leviers à disposition que sont le recrutement, l'attractivité de l'entreprise mais aussi le bien-être au travail, comme éléments de fidélisation et de lutte contre l'absentéisme. »

Jean Castex, PDG de la RATP
(Le Parisien, 30 novembre 2022)

édito

CHAUD DEVANT

par **Éric Turban**,
secrétaire du
Comité Social et
économique RATP
Infrastructures



Au nom du CSE, je vous présente à toutes et à tous mes meilleurs vœux pour 2023. Avec l'inflation non compensée ou encore les réorganisations à RATP Infrastructures, 2022 a été difficile. Sur le front social, 2023 s'annonce pire, le gouvernement ayant décidé

le passage en force d'une réforme des retraites que les experts n'estiment pas nécessaire et qu'une écrasante majorité des Français rejette.

La motivation de ce gouvernement est idéologique. Elle consiste à défaire le système, né après 1945, de protection sociale et de services publics (qui sont le patrimoine de ceux qui n'en ont pas). Les hôpitaux sont à l'agonie, EDF est au bord de la faillite et dans l'incapacité de répondre aux besoins énergétiques du pays, et notre RATP ne parvient plus à assurer l'offre de transports contractualisée, pourtant elle-même très loin des besoins réels ! La mise en concurrence insensée de services publics essentiels est à chaque fois responsable. Depuis le 18 octobre aux ateliers MRF de Sucy jusqu'à la mobilisation à CT en cette fin d'année, une lame de fond se lève progressivement dans la maintenance, de même que dans bien d'autres secteurs de la RATP.

La première réponse de Jean Castex a été une charge de CRS contre les manifestants réunis à LyBy. Oui 2023 sera chaud. C'est plus qu'un vœu, c'est une prévision et un engagement.

HÉ HO !

STOP PREND DU RETARD

La formule « Money Time* » décrit les dernières minutes d'une rencontre sportive, le moment où le match se gagne. C'est l'expression choisie par la direction à propos des premiers résultats de la démarche pilote menée à la VOIE par la société DSS+ (Cf. ENSEMBLE n°27) pour réduire le nombre des accidents de travail. Certains ateliers (Villette, Massy RER) ont obtenu de bons résultats, sans qu'on sache toutefois s'il y a réellement moins d'accidents ou seulement moins de déclarations et d'arrêts de travail...

L'expression « Money Time » révèle surtout que rien n'est joué. Autrement dit : l'objectif de réduire d'un tiers en un an les accidents n'a pas été atteint. Entre novembre 2021 et novembre 2022, la CSSCT recense encore à la VOIE 72 AT contre 87 l'année précédente, soit une variation de seulement 17 %. Le chemin paraît (hélas) encore bien long pour atteindre l'objectif « à l'horizon 2025 » d'une division par cinq du taux de fréquence des AT à RATP Infrastructures (SCORE, chantier #1 : STOP). La démarche initiée à la VOIE doit être étendue

cette année aux autres unités opérationnelles (avec une priorité pour TDE) et en 2024 à DPI. Face à l'urgence, il faudrait surtout et enfin questionner l'organisation et les conditions de travail plutôt que d'attendre les problèmes pour réagir. Chacun doit prendre conscience des conséquences, pécuniaires pour le département et physiques pour les salariés. Malheureusement la route est longue, certains estimant que la répétitivité d'une tâche permet de se soustraire aux habilitations.

* L'expression n'existe pas en anglais. Elle est l'invention (dans les années 80) de George Eddy, fameux commentateur du basket US sur Canal Plus et Eurosport.



FORMATION

CARTON ROUGE POUR DPI

Nous sommes enfin sortis du champ d'impact du Covid qui a durablement grippé la réalisation des formations à RATP Infrastructures (mais ailleurs aussi). Le bilan très médiocre à mi-année 2022 du pôle DPI est par conséquent inexorable : moins de 13% des formations ingénierie (le cœur de métier du pôle) accomplies en six mois. Nous saurons bientôt si une forme de rattrapage s'est produite au deuxième semestre, mais le retard accumulé dans la première partie de l'année est considérable (voir aussi page 6). Ailleurs, il y a des hauts et des bas, du bon et du moins bon, mais dans l'ensemble peu de surprises, et pas de grands changements dans le Plan

de Développement des Compétences 2023 qui respecte les équilibres précédents. Les stratégies des unités et les différentes réorganisations donnent localement le ton dans les orientations de la formation. Stratégie caténaire à TDE, polycompétence problématique à CT (où une cellule de formation dédiée serait plus que jamais indispensable). Dispensées désormais en nombre par Systra, la qualité des formations de sécurité nous inquiète. Les retours des agents sont souvent critiques. Notre commission a demandé une évaluation indépendante. Quand il y a externalisation, pourquoi se priver d'y regarder de plus près ? Notons à ce propos que les formations

PROCHAIN NUMÉRO

L'expertise commandée par le CSE a rendu ses conclusions sur la situation à Nanterre nuit (VOIE) dont la Direction a décidé de livrer l'activité au privé. Face aux risques sociaux, professionnels et ferroviaires qu'ils identifient, les experts sont formels : «Maintenir ouvert l'attachement NN est la seule option responsable.»

D'autres choix doivent prévaloir pour résoudre les problèmes dans un attachement où ils se sont accumulés au fil du temps. C'est un cas d'école du laisser-faire que pratique la Direction tant que la production n'est pas impactée. On en reparle très vite !



bureautiques ne seront plus assurées par le Campus RATP. Elles le seront désormais par des organismes extérieurs... pour un coût bien supérieur.



Pascal LAMBERT,
président de la commission
Formation professionnelle

Énergie

Souffler le chaud et le froid

Le plan de sobriété du département fraîchement accueilli



Le gouvernement a demandé à la RATP 10 % de réduction de sa consommation énergétique d'ici 2024 (au titre notamment de l'exemplarité). Mais la facture constitue à elle seule une motivation suffisante. Elle avoisine les 280 millions d'euros en 2022 (70 millions d'augmentation) et sera très certainement encore plus élevée en 2023. La consommation énergétique annuelle (dont le diesel et le gaz des bus) atteint 2,4 térawattheures. La seule dépense

électrique est de 1,4 TWh, soit environ 2 % du total francilien. Plus de trois milliards de voyages, ça consomme ! Le levier le plus puissant serait la réduction d'une offre de transport... déjà notoirement insuffisante. En rapport, les 10 % constituent à la fois une marge modeste et un objectif difficile à atteindre. RATP Infrastructures est engagé à double titre. En tant que département (Business Unit dit la Direction) et comme Gestionnaire d'Infrastructures puisqu'une grande

quantité d'énergie transite par des actifs sous sa responsabilité (réseaux, gares et stations). Le GI mise principalement en 2023 sur la récupération de l'énergie de freinage (expérimentation sur la ligne 5 au poste de redressement de Stalingrad) et sur l'optimisation des ventilateurs de tunnel.

Sortez les parkas

Les 15 sites industriels (centres bus et ateliers) sous la responsabilité du département représentent par ailleurs 90 % des consommations du département. L'entretien et la rénovation énergétique des bâtiments sont le seul véritable levier.

Mais c'est à moyen, voire hélas à long terme. L'affichage d'actions de sensibilisation est plus immédiat. De même que l'annonce d'un plafond de 19° pour le chauffage* (et d'un plancher de 26° cet été pour la climatisation).

Faudra-t-il un jour travailler en parka dans des bâtiments high-tech tandis que les salariés gèleront la nuit dans des UO restées ouvertes aux quatre vents ?

Dans l'entreprise et la société française en général, les exemples ne manquent pas de petites économies demandées et de gros gâchis tolérés. Un certain discours moralisateur appelle systématiquement à se priver un peu quand on a beaucoup... et à se priver beaucoup quand on a peu.

(La très chic Aix-en-Provence est à cet égard la ville française la plus consommatrice d'électricité par habitant.)

Les efforts de sobriété demandés devraient en outre s'inscrire dans

le tableau général de la mobilité en Île-de-France.

Les transports collectifs constituent une mine d'économies. Le trajet d'un voyageur en métro, tram ou RER est jusqu'à 10 fois moins énergivore que le même parcouru en voiture particulière pour 60 fois moins d'émission de gaz à effet de serre. Investir dans le service public, voilà une économie à faire !

* Le plafonnement de la température à 19° dans les locaux de travail et d'habitation est inscrit dans les textes officiels depuis 1979.

EURÉKA !

L'éclairage publicitaire représente 0,5 TWh de la consommation électrique en France a calculé RTE. Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), la consommation d'un écran de 2m² approche celle d'un ménage français moyen (hors chauffage et eau chaude). C'est le cas des 2 600 « mobiliers digitaux » de Mediatransports dans les gares et stations.

« Il est important de comprendre comment la cohérence d'une stratégie industrielle a cédé la place à l'opportunisme d'une stratégie de communication (...) C'est dans les structures des cabinets et de la haute administration, qui sont censés analyser les dossiers pour instruire la décision politique, qu'il faut chercher les rouages de la machine infernale qui détruit mécaniquement notre souveraineté énergétique et industrielle. »

Yves Bréchet,
haut-commissaire
à l'énergie atomique de 2012 à 2018

UNMOT SOBRIÉTÉ

n.f. [sɔbrijete]

Le terme évoquait jusqu'alors davantage un style qu'un mode de consommation.

Mais son emprunt au vocabulaire antialcoolique révèle bien notre addiction à l'énergie peu chère (principalement carbonée). Le mot fonctionne en outre comme un euphémisme, tel que la *rigueur* remplaça autrefois *l'austérité* dans le discours politique.

Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition écologique nous en a d'ailleurs fait une belle, inventant « les Français en situation de sobriété *subie* ». Autrefois on disait les exploités, les défavorisés... voire, sobrement, les pauvres.

EN SÉANCE 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 formation à mi-année 2022

« Nous souhaitons souligner la qualité des échanges lors des commissions et l'amélioration notable ainsi que l'harmonisation des documents comme il avait été demandé sur un avis précédent.

Le contraste des résultats entre le pôle DPI et le pôle DGOA est sans équivoque. L'objectif à mi-année pour le maintien des compétences n'est pas rempli pour le pôle DPI. Il vient pénaliser les bons résultats du pôle DGOA. »

Avis négatif

...
POUR : 17 (12 CGT, 2 UNSA, 1 sans étiquette, 2 FO)
CONTRE : 3 (CFE-CGC)

Plan de Développement des compétences 2023

Les élus prennent acte du PDC 2023.

...

POUR (UNANIMITÉ) : 19 (11 CGT, 3 CFE-CGC, 2 UNSA, 1 sans étiquette, 2 FO)

Évolution de maintenance des métiers EBT et CSA du centre de Barbès

« Les élus demandent un REX à 1 an de la mise en place et prennent acte de l'évolution de maintenance des métiers. »

...

POUR (UNANIMITÉ) : 22 (13 CGT, 3 CFE-CGC, 3 UNSA, 1 sans étiquette, 2 FO)

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.

« Depuis le 18 octobre les agents de MRF (principalement) sont mobilisés pour les salaires.

La seule réponse de la Direction Générale est d'accorder 2,2% sur la valeur du point du mois d'août au 1^{er} janvier. Nous lui rappelons que l'inflation dépasse les 6% sur l'année et plus de 10% sur les produits de 1ère nécessité. Il est révoltant de voir qu'en parallèle la RATP paie plus de 151M€ de pénalité à IDFM dues au manque d'agents pour la réalisation du service. Cet argent aurait largement pu financer une mesure salariale conséquente et attirer les candidats à l'embauche.

Cette timidité pécuniaire s'inscrit aussi dans le chantier CT où la Direction ne s'engage aucunement pour l'amélioration des conditions de travail, ni dans la reconnaissance des qualifications.

Espérons qu'avec les fêtes de fin d'année la Direction aura été touchée par l'esprit de Noël... Mais en ce début d'année, comptez plutôt sur la détermination de la CGT-RATP, qui vous présente aussi ses meilleurs vœux pour 2023 !

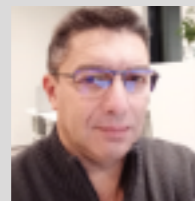
Yves BOILEAU
CGT



« Non la réforme des retraites n'est pas une fatalité !

Déjà mise à mal par les réformes successives et l'ouverture à la concurrence, la RATP voit encore une fois son régime de retraite attaqué par un gouvernement et des élus soutenant une réforme insupportable basée sur des mensonges. Non, il n'y a plus d'allongement de l'espérance de vie, a fortiori en bonne santé, car le climat social n'a cessé de se détériorer avec la maltraitance des salariés tous niveaux confondus. Ce n'est pas parce que c'était inscrit dans le programme du candidat à l'élection présidentielle (qui réunit au 1^{er} tour à peine 20 % des inscrits) que cela vaut mandat des français pour notre entreprise, et ce n'est pas non plus parce que d'autres pays européens l'ont fait, abandonnant leurs peuples face aux injonctions dogmatiques d'une Europe et des banques centrales, que la France doit s'exécuter. Car c'est bien de l'exécution de ce qui reste du modèle social français dont il est question ainsi que de notre régime spécial. »

Frédéric GRANDO
CFE-CGC



« Pourtant porté fièrement par la Direction du Département, le chantier STOP n'a obtenu que de bien maigres résultats.

Mais désormais, notre Direction déploie dans le but de diminuer les accidents de travail des moyens redoutablement plus "efficaces", et disons même des méthodes carrément radicales !

Un problème ? On ferme ! La Direction procède à des fermetures de sites avec transferts d'activités vers le privé assortis de contrats de longue durée. À l'unité VOIE, c'est le sort de l'attachement de Nanterre ; et prochainement, le tour de celui de Nogent ?

Non seulement on brade, mais on ne fait jamais que déplacer les problèmes compte tenu des nombreux incidents recensés. Et malheureusement, quand on contourne ou quand on enterre les problèmes, ils finissent toujours par ressurgir. D'autres incidents, plus graves, sont alors à craindre. La politique de l'autruche est toujours une mise en danger des salariés. Alors, STOP ou encore ? »

Benoît BARILLE
UNSA



FOCUS

Réorganisation à tension modérée



Un changement d'organisation sans casse, est-ce possible ? L'exemple de ESO Barbès 3.

Le centre de maintenance de Barbès (113 agents) connaît à son tour une réorganisation. Une fois n'est pas coutume (c'est le moins qu'on puisse dire), elle n'a pour but ni pour conséquence la réduction des effectifs et ne modifiera pas structurellement l'organisation du travail. Elle s'accompagne en outre de contreparties sociales. « Bien sûr, ça peut toujours être mieux, juge Valentin Lerendu, membre de la commission Économique. Mais dans ce dossier la direction de l'unité a proposé quelque chose aux salariés, les équipes, obtenant en retour la signature des organisations syndicales. C'est le jour et la nuit avec ce que vivent les agents à CT. »

En première ligne de la réorganisation, EBT (Électromécanique et Basse Tension) qui maintient les ventilateurs de désenfumage, les postes d'épuisement et la distribution électrique basse tension du métro, ainsi que CSA (Colonnes Sèches et Accès) en charge des équipements liés aux risques d'intrusion et aux systèmes d'extinction.

Avec M2E notamment, il s'agit d'ajuster les périmètres d'intervention. Dans le cadre du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI), les puits d'épuisement étaient par exemple répartis selon qu'ils récoltaient les eaux de drainage ou de ruissellement. EBT en aura seule la charge. Par ailleurs, CSA, qui récupère de M2E la maintenance des vannes d'égouts et des extincteurs, cède

aux gestionnaires de bâtiments la maintenance de colonnes ne requérant aucun savoir-faire ferroviaire (à LyBy par exemple). Si la réorganisation s'opère à effectif constant, son impact budgétaire est largement positif grâce à la reprise par EBT des 46 dispositifs de désenfumage Frein fumée dont la maintenance était sous-traitée depuis 2016 à l'installateur. Avec non seulement pour bénéfice attendu un meilleur respect des délais d'intervention, mais aussi un coût très nettement inférieur.

Lire page précédente l'avis (extrait) adopté par les élus lors de la séance d'octobre du CSE.

LE CSE, C'EST QUOI ?

Le Comité Social et Économique, issu de la réforme du Code du travail (ordonnances Macron de 2017), a succédé aux CDEP, CHSCT et DP. Dans des conditions moins favorables aux représentants du personnel, il a repris 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 50 (titulaires et suppléants), mais seuls 25 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 se réunissent pour étudier les dossiers et préparer la séance.

ENSEMBLE

LE JOURNAL DES ÉLUS
DU COMITÉ SOCIAL ET ÉCONOMIQUE
DE RATP INFRASTRUCTURES
N°30 - JANVIER 2023

Directeur de la publication
Éric 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 ;

Photos
Tiphaine Lanvin (PhotoSociale)
et les agents eux-mêmes ;

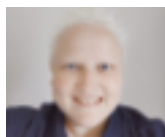
Impression
GRAPHOI2

VOS REPRÉSENTANT·E·S AU CSE RATP INFRASTRUCTURES

LE BUREAU



Éric TURBAN,
secrétaire du CSE
> CGT élu titulaire
(également élu au CSEC)



Céline CASSOU,
secrétaire-adjointe
> CGT élue titulaire



David LECLER,
trésorier
> CGT élu titulaire

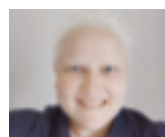


Tarris Lawson ANDET-ASSANA,
trésorier-adjoint
> CGT élu titulaire



Christian PAROT,
secrétaire de la Commission
Santé Sécurité et Conditions
de Travail (CSSCT)
> CGT élu titulaire

LES PRÉSIDENT·E·S DE COMMISSION



Céline CASSOU,
présidente de la commission
Économique
> CGT élue titulaire



Maxime DE AGUIAR,
président de la commission
Nouvelles technologies
> CGT élu titulaire



Pascal LAMBERT,
président de la commission
Formation professionnelle
> CGT élu titulaire
(également élu au CSEC)



Laura RUIZ GONZALEZ,
présidente de la commission
Égalité professionnelle
> CGT élue suppléante

Laura RUIZ GONZALEZ,
référénte harcèlement
moral, sexuel, et
agissements sexistes.
laura.ruiz@ratp.fr

LES AUTRES ÉLU·E·S

TITULAIRES

Halim BENGUEDDOUDJ

UNSA

Benjamin BROUCHET

CGT

Frédéric CAPON

CGT

Wady DEBBABI

FO-SUD

Lætitia DEVRIENDT

UNSA

Claude-Myriame DIOMANDE

CGT

Malvina GAVARD

CFE-CGC

Frédéric GRANDO

CFE-CGC

Carole HENRION

CGT

Abdelhakim KHELLAF

CGT

(également élu au CSEC)

Valentin LERENDU

CGT

François MELO DELGADO

UNSA

Jean-René MORVAN

CGT

Farida OMARI

CFE-CGC

Teddy PELLETIER

FO-SUD

Laurent RENAUDIN

CGT

Sylvain ROUSSEL

Sans étiquette

Angel RUZA

CFE-CGC

SUPLÉANT·E·S

Mathieu AH-SAM

FO-SUD

Delphine AMIGUET

CFE-CGC

Jamel AMOUNI

FO-SUD

Imed BARKALLAH

CFE-CGC

André BAZIN

CGT

(également élu au CSEC)

Stéphane BONNENFANT

CGT

Sébastien CHARVIER

UNSA

Romain DESTRIEZ

UNSA

Nacim GAID

CGT

Christophe HARDY

CGT

Fabrice KELLER

CGT

Michel LAMBOLEY

CGT

Stéphane LEFIEF

CGT

Didier LEFORESTIER

CFE-CGC

Sébastien LESGENT

CGT

Jean-Claude MARQUES

UNSA

Marc MURATI

CGT

Frédéric PULGAS

CFE-CGC

Nuno RIBEIRO

CGT

Rudy ROMERO

CGT

Tatiana SAINGRAIN

UNSA

Grégoire SANTINI

CGT

Demba SEMEGA

CGT

LES MEMBRES DE LA CSSCT



Christian PAROT,
secrétaire



Jean-René MORVAN,
secrétaire-adjoint

Benjamin BROUCHET,
Frédéric CAPON,
Sylvain ROUSSEL,
Demba SEMEGA