



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

mardi 10 novembre

-----2020-----

La séance est ouverte à 8 h 31, sous la présidence de **M. Jean AGULHON**, directeur du département GIS.

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT	Secrétaire	liste UNSA CSE 12/MTS
	Claude NIVault	1er secrétaire adjoint	liste CGT CSE 13/RER
	Laurent DOMINÉ ¹	2 ^e secrétaire adjoint	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
	Frédéric NIVERT	Trésorier	liste CGT CSE 15/SIT
	Patrick PIGEARD	Trésorier adjoint	liste UNSA CSE 13/RER
Mme	Cécile AZEVEDO	Membre titulaire	liste UNSA CSE 5/BUS-MRB
MM.	Noureddine ABOUTAÏB	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	Tarik ALLALOUCHE	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	Jérôme CRUCHET	-	liste UNSA CSE 11/MRF
	Laurent DJEBALI	-	liste UNSA CSE 12/MTS
	Loïc FAUCHEUX	-	liste UNSA CSE 2/BUS-MRB
	André BAZIN	-	liste CGT CSE 7/GDI
	Fabien LONGET	-	liste CGT CSE 4/BUS-MR
	Ludovic ORIEUX	-	liste CGT CSE 2/BUS-MRB
	Sébastien HUBERT	-	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
	José JONATA	-	liste UNSA CSE 14/SEM-CML
	Stéphane SARDANO	-	liste UNSA CSE 1/BUS-MRB
Mmes	Caroline DROUAIRE	Membre suppléant	liste UNSA CSE 4/BUS-MRF
	Florence ESCHMANN	-	liste UNSA CSE 12/MTS
	Françoise PHIRMIS ²	-	liste CFE-CGC CSE 14/SEM-CML
MM.	Eliès BEN ROUAG	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	Mourad CHIKH	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	Jean-Luc LALLEMANT	-	liste UNSA CSE 6/DSC
	Gilles PATRAVE	-	liste UNSA CSE 2/BUS-MRB
	Thibaut DASQUET ³	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Cyril LARDIÈRE ⁴	-	liste CFE-CGC CSE 9/M2E

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Philippe BOYER	Membre titulaire	liste CGT CSE 14/SEM-CML
	Patrick RISPAL	-	liste CGT CSE 10/BUS-MRB
	Thierry SAUTEL	-	liste CGT CSE 9/M2E
	Michel VENON	-	liste CGT CSE 5/BUS-MRB
	Jacques GRATUZE	-	liste CFE-CGC CSE 8/ING-MO
	David TÉTART	Membre suppléant	liste UNSA CSE 5/BUS-MRB
	Alain DUIGOU	-	liste CGT CSE 2/BUS-MRB
	Abdelhakim KHELLAF	-	liste CGT CSE 8/ING-MOP
	Éric TURBAN	-	liste CGT CSE 7/GDI
	Benoît CHEVILLARD	-	liste CGT CSE 14/SEM-CML
	Thomas LE CLEACH	-	liste CGT CSE 12/MTS
Mmes	Sonia ÉBONGUÉ SIPAMIO	-	liste UNSA CSE 14/SEM-CML
	Nathalie MEUNIER	-	liste CGT CSE 5/BUS-MRB
	Stéphanie GRELAUD	-	liste CFE-CGC CSE 12/MTS

Assistent à la séance :

Mme	Christine BLONDEL	Représentante du syndicat CFE-CGC
MM.	Yves HONORE	Représentant de l'UNSA
	Fabien CORMIER	Représentant de l'union syndicale CGT

¹ Remplace Jacques GRATUZE, en tant qu' élu titulaire pour les votes

² Remplace Philippe BOYER, en tant qu' élu titulaire pour les votes

³ Remplace Michel VENON, en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Thierry SAUTEL, en tant qu' élu titulaire pour les votes

ORDRE DU JOUR

I - INFORMATIONS DU PRÉSIDENT	6
II - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE	11
III - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES	
1. Information sur le projet de reprise de la vente à bord sur le réseau de Surface	
VI – QUESTIONS SOCIALES	
FIXATION DE LA DATE DE LA SÉANCE SUIVANTE	77

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour à toutes et à tous. Bienvenue. J'espère que tout le monde va bien et qu'il en est de même pour vos proches et les personnes qui vous sont chères.

L'ordre du jour va nous amener à examiner les conditions d'un projet de reprise de vente à bord dans le périmètre des bus. Nous aborderons ce point d'information sur ce projet ce matin, puis nous aurons des votes à organiser sur des délibérations concernant les œuvres sociales et culturelles, à l'initiative de M. le Secrétaire. Même si nous n'avons pas de procès-verbal à approuver, je vous propose de faire un point sur les personnes absentes, puisque nous aurons à organiser des votes à la fin de la séance.

Sont absents excusés parmi les titulaires MM. RISPAL, SAUTEL, VENON, BOYER et GRATUZE, et parmi les élus suppléants MM. DUIGOU, TETART, KHELLAF, TURBAN, CHEVILLARD et LE CLEACH, ainsi que Mmes GRELAUD, MEUNIER et EBONGUÉ SIPAMIO. Parmi les représentants syndicaux, Mme FONTAINE sera remplacée par Mme BLONDEL pour la CFE-CGC et M. DELEBARRE par M. CORMIER pour la CGT.

Y a-t-il des écarts par rapport à ces informations ou sommes-nous bien à jour ?

M. HONORÉ.- J'ai les mêmes absents connus que vous.

Mme LÉQUIPÉ.- Monsieur NIVAULT ?

M. NIVAULT.- Nous avons six présents plus M. CORMIER, soit sept personnes au total : MM. NIVAULT, NIVERT, ORIEUX, BAZIN, DASQUET et LONGET.

Mme LÉQUIPÉ.- Pour la CFE-CGC ?

Mme BLONDEL.- C'est bon.

II – INFORMATIONS DU PRÉSIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais partager quelques informations en commençant par le point sur la situation sanitaire.

Depuis le début de la crise, nous avons constaté 1 419 cas avérés. Nous présentons cette information depuis le mois de septembre. Depuis le 15 juillet, 1 137 cas avérés ont été décomptés. Il s'agit donc de 1 419 depuis le début de la crise dont 1 137 depuis le 15 juillet. À ce jour, à notre connaissance, un agent est en réanimation depuis une dizaine de jours, son état serait stable pour l'instant.

Au sein de la RATP et à l'image de ce que l'on observe en Île-de-France, la tendance commence à se stabiliser. Le nombre de nouveaux cas sur les trois derniers jours se maintient à un niveau élevé mais ne progresse pas et reste juste au-dessus de la barre des 100 nouveaux cas sur les trois derniers jours.

Le nombre de nouvelles suspicions de cluster reste lui aussi stable et ce, malgré la poursuite de l'augmentation du nombre de nouveaux cas.

M. BAZIN.- Je ne vous reçois pas bien.

M. NIVAUT.- On perd parfois la connexion.

M. LE PRÉSIDENT.- Dans cette période de forte circulation, il faut maintenir toute notre vigilance et tous nos efforts pour respecter toutes les mesures barrières, notamment au moment des pauses repas et des passages dans les vestiaires et les douches. Je précise que les pauses cigarettes, en dépit du fait qu'elles ont lieu à l'extérieur, nécessitent aussi d'être extrêmement vigilant à la bonne distance.

Je vous donne cette précision, parce que l'AP-HP a mené une étude sur les cas de contamination du personnel médical ces dernières semaines. Au mois de juillet et de septembre, des risques autour des pauses et des moments de repas subsistant, ils ont sécurisé les conditions sanitaires autour de ces moments. Le moment qui reste encore vulnérable, alors que l'on pensait que ce ne serait pas le cas parce qu'il se passe à l'extérieur, est les pauses cigarettes. Il faut donc bien prendre ses distances à ces moments.

Suite aux décisions annoncées le 28 octobre au soir par le président de la République qui vise à limiter la propagation du virus, le recours au télétravail a été généralisé. Vous le savez, la RATP est concernée par le maintien de son activité pendant ce confinement. Les salariés dont les activités nécessitent de se rendre sur leur lieu de travail pourront se déplacer en justifiant leurs déplacements pour nécessité de service à titre professionnel. Pour cela, ils doivent se munir de l'attestation employeur complétée et signée par leur attachement, ainsi que de leur carte de service qui ne remplace malheureusement pas l'attestation employeur.

Le télétravail à temps complet redevient la norme pendant cette période de confinement pour les salariés dont les activités peuvent être réalisées à distance. Pour certaines activités, projets ou situations nécessitant de conserver une présence partielle sur le lieu de travail, les directeurs de département pourront, évidemment dans le respect du protocole sanitaire qui est maintenant parfaitement maîtrisé sur nos lieux de travail, accorder des dérogations au télétravail en organisant une alternance présence/télétravail en fonction des besoins. Comme je viens de l'indiquer, cela reste une exception.

Dans ce cas, le salarié devra, quand il se rend sur son lieu de travail, se munir des documents évoqués précédemment pour justifier son déplacement.

Nous aurons l'occasion de solliciter l'instance CSEC dans les prochaines semaines sur le recours au télétravail, ainsi que sur les aménagements de l'offre de transport et le recours au chômage partiel.

Des discussions sont en effet en cours avec Île-de-France Mobilités, comme nous l'avions évoqué lors de notre précédente séance. En fonction des aménagements d'offres qui nous seront demandés, il y aura nécessité de recourir plus ou moins au chômage partiel. Toutefois, contrairement au premier confinement de mars, l'activité se poursuit de manière plus soutenue. C'est notamment le cas pour les centres de formation.

Concernant les résultats de trafic à fin septembre 2020, avant la période de confinement, la rentrée permettait d'observer un renforcement de la progression du trafic EPIC, qui était remonté à un niveau de 75,5 % par rapport à la même période de 2019 et qui était en amélioration de 6,5 points par rapport à août 2020. L'offre de transport était au maximum, mais les règles sanitaires persistent avec le virus. On constate que des pratiques alternatives se pérennisent au détriment des transports en commun.

À titre d'exemple, on note que la moyenne horaire des passages à vélo dans Paris, comptabilisée par les totems installés sur les voies cyclables, est de 90,8 passages par heure au point de comptage en septembre 2020 contre 53,3 passages par heure en août et de 80,7 en juillet. Les chiffres sont fournis par l'association Vélo et Territoires.

La baisse globale de 24,5 % du trafic reste nettement plus marquée sur le réseau ferré en septembre, puisqu'on était à moins 30 %, alors que l'on constatait sur le réseau de surface une baisse de 16 %.

L'analyse détaillée du trafic ferré montre une perte de 40 % sur les stations touristiques et une meilleure reprise des stations dites « résidentielles et populaires » puisque la baisse du trafic a été constatée à hauteur de 27 %. Enfin, aucune reprise du trafic aux heures de pointe pour la catégorie de stations « travail » n'était observée. Le trafic entre 6 heures et 10 heures du matin s'établissait à moins 36 % et le trafic dans la tranche horaire 16 heures 20 heures à moins 34 %.

Le tramway bénéficiait d'une progression soutenue depuis le mois d'août, de plus 14 %, en amélioration de 7,2 points en septembre.

Pour ce qui est des recettes, la perte de recettes sur le mois de septembre est de 24,2 % de recettes directes par rapport à la même période de septembre 2019. Cependant, cette perte cache une évolution positive par rapport à août 2020, notamment à la faveur des forfaits mois et semaine pour lesquels on constatait une progression de 2 points, et à la faveur de la billetterie où a été constatée une progression de 4,6 points.

Pour finir sur les recettes, on constate une stagnation à un niveau très bas des forfaits courts, avec une baisse de 74,1 % en septembre 2020 par rapport à septembre 2019. Cette stagnation est combinée à la baisse des recettes des titres annuels (moins 2,5 % par rapport à 2019). Ces deux éléments contribuent au faible résultat des recettes directes.

Vous avez certainement appris dans la presse que le Groupe RATP a acquis l'entreprise Mappy, une filiale du Groupe Solocal, ex-Groupe Pages Jaunes. Cette acquisition permettra au Groupe de proposer dès 2021 un service digital de mobilité urbaine de technologie 100 % française. En effet, les expertises des équipes Mappy compléteront et renforceront dès le 1^{er} novembre celles des équipes de RATP Smart Systems.

Mappy est aujourd'hui le troisième acteur de la mobilité en France, juste derrière Google Maps et Waze. Le produit Mappy référence 13 modes de transport, 25 opérateurs de mobilité et compte plus de 12 millions de visiteurs uniques mensuels sur son application et son site Internet. Sur cette application, plus de 5 millions de points d'intérêt sont répertoriés.

En 2019, un peu plus de 4,7 milliards d'itinéraires y ont été calculés. Dans la perspective de créer une application Mobility as a Service, il est important de disposer de cette expertise.

La prochaine étape pour les deux entreprises consistera à combiner leurs services dans une même application, avec la possibilité d'y inclure la réservation et le paiement direct à partir d'un téléphone mobile, des trajets calculés et identifiés.

Les expertises complémentaires du Groupe RATP et de Mappy permettront d'intégrer à leurs applications de nouvelles fonctionnalités et des services pratiques afin de mieux accompagner les utilisateurs dans leur trajet. Par exemple, pour les clients en Île-de-France, les services digitaux du Groupe RATP intégreront notamment une cartographie complète de la région, un GPS piéton et vélo, ainsi que les adresses de professionnels « autour de moi ». Il sera enfin possible d'y réserver et d'y payer des déplacements, comme je l'ai indiqué tout à l'heure. C'est à l'échelle de la région Île-de-France.

À l'échelle du pays, le service Mappy sera lui aussi enrichi, puisque le comparateur multimodal intégrera de nouveaux partenaires et déploiera une offre combinée voiture, parking relais et transports en commun, pour mieux répondre aux enjeux environnementaux et d'accessibilité des territoires. De la même manière, les utilisateurs pourront y réserver et y payer leurs trajets de façon plus simple qu'aujourd'hui.

À travers la filiale RATP Smart Systems, le Groupe RATP proposera aux métropoles et aux régions demandeuses une application de MaaS clé en main. Les solutions de mobilité qui y figureront seront adaptées à la réalité du territoire en question et s'appuieront sur les actifs technologiques que l'on vient de constituer avec Mappy et RATP Smart Systems.

Avec Mappy, on poursuivra main dans la main le travail déjà entrepris sur la création d'une offre digitale MaaS, qui continuera à être innovante et durable. Avec l'acquisition de Mappy et le développement de Navocap, acquisition déjà ancienne de RATP Smart Systems, spécialiste des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAE Information Voyageurs), RATP Smart Systems entend toujours mieux anticiper les mutations du secteur de la mobilité. Cette filiale est en mesure d'accompagner plus largement les métropoles et les régions sur plusieurs dimensions dont la billettique, le SAE information voyageurs, le digital et le Mobility as a Service. Nous avons donc sensiblement développé l'offre de RATP Smart Systems.

Dernière information, la seconde édition de l'accélérateur de start-up va commencer. À l'occasion du salon Autonomy, le Groupe RATP lancera cette seconde édition de l'accélérateur de start-up dédiée aux nouvelles mobilités, ainsi qu'au mieux vivre en ville. Nous allons sélectionner six start-up qui pourront bénéficier d'une accélération pendant six mois pour tester et déployer leurs solutions et services sur le réseau RATP.

Pour sélectionner six start-up, les candidats sont invités à postuler jusqu'au 26 novembre 2020 *via* une plateforme dédiée. À l'issue d'une première phase de présélection, les start-up retenues devront défendre leur projet devant les experts métiers du Groupe en fonction de six thématiques :

- le réseau de surface de demain. On demande aux start-up d'imaginer le futur des transports en bus et tramways, le futur des services voyageurs en gare routière, le futur de l'accessibilité des voyageurs et le partage de la circulation avec les nouvelles mobilités (trottinettes, vélos, etc.).

- le voyage simplifié. Il s'agit de réinventer et simplifier le quotidien des voyageurs sur l'ensemble du réseau, de rapprocher les voyageurs de services utiles en ville grâce à un accueil personnalisé et agréable.

- l'attractivité des talents. Comment, avec des applications et du digital, mieux mettre en avant la marque employeur RATP pour attirer des talents et valoriser les collaborateurs ?

- nouvelles technologies d'assistance physique. Il s'agit de trouver des solutions pour soulager certaines conditions de travail dans la réalisation de tâches répétitives ou pénibles.

- la digitalisation des métiers. La fluidification de l'accès à l'information, la remontée de situations en temps réel, la facilitation d'interactions entre agents RATP par exemple.

- la dernière thématique qui est d'actualité a été baptisée « Résilience Covid ». Il s'agit d'imaginer des solutions innovantes et efficaces, qui répondent mieux aux enjeux sanitaires actuels.

Ce sont les six catégories sur lesquelles il est demandé aux start-up de se positionner pour être présélectionnées. Nous dévoilerons début 2021 celles qui l'ont été. Elles bénéficieront d'un accompagnement pendant six mois pour tester et déployer leurs solutions.

Voilà les informations que je souhaitais partager avec vous. Je donne la parole au Secrétaire. Bonjour, Monsieur SARRASSAT.

III – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.- J'ai quelques informations. Le CE étant dans les secteurs des loisirs, de la culture, etc., son activité est impactée de plein fouet par le Covid. Néanmoins, je tiens à souligner la réactivité des équipes de la restauration qui ont transformé leur mode de production en moins de 72 heures. Les paniers repas proposés sont de qualité. Ce sont du moins les premiers retours des agents du tertiaire et de l'exploitation. 2 000 à 2 500 repas sont produits par jour.

Je tiens aussi à souligner la réactivité de l'entreprise dans le cadre du débat sur les salles de restauration à proprement parler. Nous avons passé la même convention que lors de la première vague. C'est bien l'entreprise qui prend en charge les salles de restauration dans tous les restaurants d'entreprise jusqu'à la fin du confinement.

Le projet Noirmoutier évolue favorablement malgré la crise sanitaire. Nous sommes en cours de finalisation pour présenter le projet de permis de construire. Cela avance correctement. Nous avons quelques difficultés pour nous mettre d'accord sur l'aspect aquatique du projet.

Je remercie M. le Président d'avoir annoncé qu'il y aura deux délibérations à voter en fin de séance. L'une porte sur la propriété dite Péchambert sur la commune du Bugue, l'autre sur la propriété dite Le Roubreau sur les communes de Largentière et de Montréal. Ces opérations ont été envisagées et actées en 2019 et se concrétisent fin 2020. C'est dire les difficultés pour vendre ce type de site au milieu de la campagne, qui ne trouve pas preneur rapidement. Nous pouvons féliciter Patrimoine pour son travail, même pendant cette période de confinement et de fortes difficultés.

J'en ai fini avec les informations du Secrétaire. J'espère en avoir des plus sympathiques le 25 novembre. Des activités seront proposées pour des jours meilleurs, à partir du mois de février. Je connais la personne, qui est en réanimation. Je lui souhaite un prompt rétablissement. Cela me touche particulièrement.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup, Monsieur SARRASSAT. Y a-t-il des déclarations des organisations syndicales ?

M. CORMIER.- Convergence de crise sanitaire, économique, environnementale, sociale et menace terroriste...

La France et le monde du travail font face à un péril inédit. Pour la CGT, le syndicalisme et les revendications ne peuvent être confinés !

D'un point de vue sanitaire, la situation est « hors de contrôle » avec une circulation du COVID supérieure à celle du mois de mars. Pourquoi, Parce que les leçons n'ont pas été tirées :

- Les fermetures de lits dans les hôpitaux continuent,
- les personnels sont épuisés
- et l'organisation des tests dysfonctionnels...

Depuis le début de l'épidémie, le gouvernement navigue à vue et nous abreuve d'injonctions contradictoires, alors qu'il faudrait qu'une véritable stratégie de crise soit élaborée collectivement avec toutes les forces politiques et syndicales de ce pays.

Si pour le président de la République « nous sommes en guerre », ce sont ces entreprises, tout particulièrement les grands groupes qui ont maintenu le versement de dividendes à leurs actionnaires, profité des centaines de milliards d'aides débloqués sans contrepartie et multiplié dans le même temps les licenciements.

Les entreprises du CAC 40 verseront cette année 34 milliards d'euros aux actionnaires tout en supprimant près de 60000 postes dont un quart en France.

L'Etat, actionnaire de certains grands groupes et pourvoyeur d'aides publiques, soutient cette fuite en avant en ne mettant aucun dispositif de conditionnalité et de contrôle en matière sociale et environnementale.

En France comme dans le reste du monde, l'extrême droite est en embuscade et prospère sur le terreau des crises sociales et des renoncements aux valeurs républicaines avec un discours poujadiste. Après l'effroyable assassinat de Samuel Paty et les attentats de Nice, des positionnements politiques qui cumulent les amalgames, la stigmatisation des musulmans et les remises en cause de l'état de droit se multiplient.

On ne défend pas la république en la vidant de ses valeurs !

La CGT condamne fermement le fanatisme religieux d'où qu'il vienne. La CGT et ses organisations appellent à l'organisation d'une initiative regroupant l'ensemble des forces de progrès, syndicats, associations et partis politiques, pour la promotion de la laïcité, la défense de la loi de 1905, contre le racisme, la xénophobie et pour l'amitié entre les peuples.

La CGT exige des mesures immédiates pour lutter contre ces crises :

- La santé doit primer, « quoi qu'il en coûte », car nos vies valent plus que leurs profits ! Une vraie stratégie de prévention doit être mise en place avec en autres l'ouverture des lits nécessaires dans les hôpitaux et le financement de la recherche. Gouvernement et patronat doivent prendre toutes les mesures pour protéger les travailleur.se.s ;
- Un moratoire doit être mis en place sur toutes les mesures de restructuration, délocalisations et licenciements ;
- Les aides aux entreprises (dont le chômage partiel) doivent être conditionnées au maintien de l'emploi et des salaires, et au gel des dividendes ;
- Des mesures pour empêcher l'explosion de la pauvreté : l'ensemble des privé.e.s d'emploi doivent être indemnisés, les minima sociaux revalorisés et ouvert aux jeunes, le chômage partiel indemnisés à 100% ;
- Les salaires des « premiers de corvée » doivent être augmentés, notamment dans la santé, l'éducation nationale, le social, le commerce, le nettoyage, les services à la personne, le transport..
- Des moyens doivent être débloqués pour notre système de santé. Nous revendiquons la mise en oeuvre d'un plan de recrutement massif dans la santé, la réouverture des milliers de lits supprimés ces dernières années. La CGT appelle aussi à signer la pétition nationale pour exiger l'annulation du « forfait urgence » !
- Les libertés doivent être garanties, notamment les libertés syndicales.
- La France doit ratifier la convention 190 de l'Organisation Internationale du Travail sur « la violence et le harcèlement dans le monde du travail ». Alors que les violences conjugales ont explosé lors du premier confinement, le gouvernement doit débloquer les moyens humains et financiers nécessaires, contraindre à tous les niveaux de la société de généraliser les politiques de prévention ;
- Les projets de réformes de l'assurance chômage et des retraites doivent être définitivement enterrés. Des négociations doivent s'ouvrir pour l'amélioration et la pérennisation de nos systèmes.

La CGT appelle à la cohérence, les leçons doivent être tirées.

Hors de question, comme en 2008, d'appliquer la « stratégie du choc ». Hors de question de profiter de la crise pour faire reculer les droits et libertés et nous imposer une énième cure d'austérité. Au contraire, la situation démontre le rôle central de l'état et des services publics, à commencer par l'école et l'hôpital.

Elle met en lumière le besoin de repenser sa globalité notre système productif et nos modes de consommation, de relocaliser les activités économiques et d'avoir une vraie politique industrielle pour garantir notre souveraineté et répondre aux enjeux environnementales.

Elle démontre la nécessité d'une autre répartition des richesses pour rompre avec les stratégies des multinationales et des Gafam qui continuent à délocaliser et à frauder l'impôt.

La CGT porte des propositions pour un véritable plan de rupture pour garantir le plus jamais ça et gagner la transformation en profondeur de notre société.

La CGT appelle à l'action et à la mobilisation du monde du travail !

La diversité des modes d'action nous permet dans les entreprises, les administrations et dans les territoires de faire entendre nos revendications dans le respect des exigences sanitaires. Si la situation nous impose le masque, elle ne doit pas nous bâillonner !

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur CORMIER. Y a-t-il d'autres déclarations ?

M. LE PRÉSIDENT.- J'ai oublié de mentionner un point dans les informations du Président.

Vous savez que nous avons été confrontés depuis dix jours à une certaine agitation autour de la campagne d'affichage du film Borat, de l'acteur et réalisateur, Sacha Baron COHEN. Je voudrais simplement rappeler la position de l'entreprise sur le sujet. Nous sommes une entreprise de service public. À ce titre, la loi sur la laïcité s'applique dans notre périmètre. On ne laissera pas passer toutes les attitudes, tous les actes que nous aurons constatés et qui seront en opposition avec les principes de la laïcité, ni toutes les actions qui consisteraient à dégrader l'affiche publicitaire ou à s'opposer au fait de conduire un matériel sur lequel l'affiche est apposée à raison du caractère... Je ne qualifie pas l'excuse avancée à cette occasion. Tous ces constats, dès lors qu'ils auront été établis, donneront lieu à une sanction. Je voulais préciser ce point pour que nous n'ayons pas à en reparler ultérieurement.

Cela étant dit, nous allons passer aux questions économiques et professionnelles.

IV – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Information sur le projet de reprise de la vente à bord sur le réseau de Surface

Alexandre GUYOT, Responsable ressources humaines RDS

Jean-Michel SENCE, Responsable de mission RDS

Valérie JOUANNIQUE, Médecin du travail GIS

participent à ce point de l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour. M. GUYOT, DRH du Département RDS, et M. SENCE, directeur des opérations du Département RDS, nous rejoignent pour vous informer utilement sur le projet de reprise de vente à bord sur le réseau de surface.

Ce dossier a été examiné par la Commission SSCT, je propose de donner la parole à M. NIVAUT pour le rapport. Ensuite, nous donnerons la parole aux organisations syndicales, qui peuvent avoir une position partagée de vente à bord. On amorce ainsi le débat que l'on souhaite avoir sur ce projet.

Le Dr JOUANNIQUE nous a rejoints. Compte tenu de la dimension santé de ce projet, il est important que le médecin coordonnateur soit présent.

M. NIVAUT.- Cette information a été abordée en CSSCT Centrale le lundi 2 novembre. Nous remercions Mme Anne Fourtoy responsable de la mission prévention des risques protections de la santé au département bus pour la qualité de nos échanges.

Un petit rappel du contexte sanitaire que nous traversons et qui a mis à l'arrêt la vente à bord sur le réseau de surface. Dès le début du confinement la montée par l'avant des bus a été suspendue rendant la vente à bord impossible. Au mois de juillet, IDFM a envoyé un courrier demandant à la RATP de reprendre la vente conformément au décret 2020-11-05 759 du 21 juin 2020 qui préconise « de rétablir la possibilité qu'un titre de transport soit acheté à bord sous réserve de protection des agents de l'entreprise ». Cette reprise est prévue pour le 11 janvier 2021.

Me fourtoy nous a présenté le projet de reprise de la vente à bord qui fait suite à une expérimentation qui a eu lieu entre le 5 octobre et le 11 octobre.

En 2018, ce sont presque 13 millions de titres de transport vendus à bord des bus, représentant 1,3 % du total des ventes. Ces chiffres pour 2019 et 2020 vont certainement diminuer considérablement, suite aux mouvements sociaux, à la pandémie et à la mise en place du SMS ticketing. Ce dispositif a permis de vendre sur les semaines 38 à 41 en moyenne 34300 titres de transport soit à l'année environ 1,8 million de titres.

Au niveau prévention, une trappe de vente à bord a été installée, celle-ci d'après les utilisateurs n'est pas sécuritaire (bords saillants, vis dépassant...), elle vibre énormément et ne tient pas dans le temps, beaucoup de matériels ont eu dès les premiers jours d'utilisation la trappe cassée.

Suite à l'expérimentation, l'évaluation du risque lié aux agents biologiques avec la vente à bord est cotée « élevé » avec un risque brut « majeur ». Des risques supplémentaires sont également identifiés tels que maux de dos, troubles du membre supérieur gauche, chute au niveau de l'embranchement du poste de conduite. La fréquence de ces risques périphériques passe d'intermittente à occasionnelle en raison de la baisse du nombre de titre de transport vendu. Ainsi le niveau de risque devient mécaniquement « mineur » à la place de « moyen ».

L'évaluation des risques professionnels dans le cadre d'une agression sur un machiniste-receveur reste en risque majeur. Pendant cette expérimentation, on dénombre 48 situations conflictuelles pour 3 alarmes discrètes.

Les commissaires se sont interrogés sur la durée de l'expérimentation qui devait durer initialement 15 jours et qui n'a été réalisée que pendant 5 et 7 jours. Nous avons fait remarquer qu'un délai aussi court ne permettait pas d'avoir un retour judicieux. De façon similaire le fait de ne pas avoir communiqué auprès des utilisateurs ne rend pas cette expertise pertinente.

Un autre point inquiétant est la non application de la procédure de désinfection lors de la vente à bord. On s'aperçoit que les ¾ des agents ne désinfectent pas l'espace de vente, qu'il n'y a pas de nettoyage des mains avant et après la vente avec du gel-hydro alcoolique.

Sur ce dernier point, la notice d'utilisation du gel-hydro alcoolique distribué aux machinistes receveurs précise qu'il faut se frotter les mains pendant 1 mn. Comment le machiniste receveur peut-il, dans le laps de temps imparti à la vente entre 1mn25 et 1mn53, respecter les préconisations indiquées sur le produit ?

Dans le flyer de présentation à destination des agents, il est indiqué que le machiniste receveur doit sortir de son poste de conduite. Hors dans l'instruction professionnelle du machiniste receveur de 2016 il est stipulé page 18 que :

Lors de l'immobilisation de la voiture

- Quels que soient le lieu et les circonstances, le Machiniste Receveur ne doit quitter son siège de conduite qu'après avoir pris les précautions suivantes : - mettre les feux de détresse, - garer sa voiture si possible le long du trottoir, - braquer pour bloquer la roue au trottoir si la chaussée est en pente, - serrer le frein d'arrêt momentané, - mettre la boîte de vitesse sur la touche neutre, - libérer la pédale de frein, - serrer le frein de parc et desserrer le frein d'arrêt momentané, - arrêter la ventilation, le chauffage, - arrêter le moteur, - mettre l'interrupteur d'alimentation générale en courant hors service, - endosser le gilet rétro réfléchissant, - fermer les portes, - poser le triangle de pré signalisation à la distance réglementaire.

On se rend compte que la procédure demandée aux agents va à l'encontre de ce texte réglementaire.

Nous nous questionnons sur les suites et responsabilités qui pourraient être données si survient un incident lors de la vente d'un titre de transport...

Le gel détruit indifféremment toutes les bactéries, pathogènes ou non. Or, notre peau est recouverte de bactéries et champignons qui constituent le microbiome cutané qui nous préserve des agressions extérieures (UV, pollution, évaporation...).

Nous attirons l'attention sur l'usage trop fréquent du gel hydro-alcoolique et des susceptibles problèmes de peau. Nous avons demandé en CSSCT que la direction fournisse de la crème hydratante pour les agents.

Un autre point d'inquiétude est les temps de stationnement qui vont s'accroître et vont générer des tensions entre les automobilistes et les machinistes receveurs. Cette augmentation va également avoir un impact sur le travail des agents d'encadrements.

Nous sommes là sur 2 composantes du travail qui sont le travail réel et le travail prescrit.

Le travail prescrit qui est la tâche théorique que doit effectuer le salarié et le travail réel qui prend en compte les éléments perturbateurs, les aléas... il appartient à l'employeur dès lors de réorienter et d'adapter ses prescriptions en fonction de la réalité du terrain. Sans quoi les machinistes receveurs auront de grandes difficultés à tenir leur poste.

Nous nous interrogeons sur le bien-fondé de reprendre la vente dans ces conditions pendant la pandémie que nous traversons. On se rend compte que la vente par SMS prend de l'ampleur et que cela va s'accroître dans les mois à venir. Est-il utile dans ce cas de se précipiter pour remettre en place les ventes à bord ?

Les médecins du travail préconisent également de ne plus manipuler les pièces, billets et tickets de bus et déconseillent la reprise de cette activité qui, avec la multiplication des contacts, augmente les risques de contamination interhumaine de la Covid-19.

Pour les membres de la commission cette reprise de la vente n'a pas lieu d'être dans les conditions sanitaires que nous connaissons.

Je vous remercie pour votre écoute.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci pour ce compte rendu de la Commission SSCT. La reprise n'étant pas prévue avant le 11 janvier, je pense que l'on ne se précipite pas, on fait les choses dans l'ordre avec le maximum de concertation possible.

Y a-t-il des déclarations ?

Mme AZEVEDO.- Monsieur le Président,

Suite à une demande d'IDFM auprès de la Direction de l'entreprise de reprendre la vente des titres de transport à bord des bus en date du 7 juillet 2020, courrier émanant de Madame Valérie PECRESSE Présidente de la Région Ile de France, l'entreprise décide de convoquer en séance extraordinaire la CSSCT du CSE 2 le 7 septembre afin de l'informer de la date de reprise de cette mesure et d'en présenter les contours. Première date d'une longue série du calendrier social avec « Atelier Prévention » des CSSCT des CSE 1 à 5, audience multi-syndicale d'information et présentation de l'expérimentation dans les CSSCT des CSE de 2 à 5.

S'en est suivi de longs débats car aucune précaution n'avait été prise en matière de santé et de sécurité des machinistes-receveurs. Les élus des CSE et les médecins du travail vous ont alerté sur les problématiques et les dangers que cette reprise de la vente à bord occasionnerait en période de crise sanitaire mais rien n'y a fait, votre décision était prise, la vente devait reprendre le 1^{er} octobre coûte que coûte et quel qu'en soient les conséquences pour les agents. Dans les jours qui suivirent, vous avez décidé de présenter une vidéo à l'ensemble des CSSCT du département RDS.....quel exploit....une création cinématographique digne des plus grands réalisateurs....du Chaplin à l'état pur.....le machiniste des temps modernes ! Si seulement nous pouvions vous mimer comme au temps du cinéma muet cette procédure qui devait durer entre 1 minute 20 et 1 minute 30 vous comprendriez mieux l'extravagance de l'action !

Les nombreuses alertes et recommandations des médecins du travail et des élus des CSE n'ont trouvé grâce, Monsieur le Président, qu'auprès de l'Inspection du Travail qui vous a sommé d'informer et de consulter les élus. Et nous attendons toujours la confirmation du pourquoi l'expérimentation s'est arrêtée le 12 octobre. Etais-ce à cause de cette sommation ?

Pour l'UNSA-RATP, la mise en place à l'attention des voyageurs de l'application « sms ticketing » qui permet d'acheter un titre de transport par SMS dans le but, à terme, de remplacer en partie la vente à bord n'est pas déployée de façon performante. Quel dommage ! Cela aurait permis de s'inscrire dans le progrès social et numérique et se mettre au niveau des autres grands groupes français et internationaux de transports urbain et interurbain. La dématérialisation de la vente à bord via l'application « sms ticketing » permet de réduire voir de supprimer tout danger sanitaire et sécuritaire sur la mesure « vente à bord ». D'autre part, cela permet au machiniste de se consacrer à ses autres tâches annexes à la conduite comme l'accueil des voyageurs, donner des renseignements, etc. en toute sérénité ce qui n'est pas une chose aisée dans cette période de crise sanitaire.

Monsieur le Président, nous sommes dans le 2.0, sauf à la RATP ou devrions nous dire à RDS où il est plus facile de créer des filiales que de développer et mettre en place des outils numériques. Quid de l'inventeur de cette idée non réellement appuyée par l'entreprise..... Nous

attendons d'ailleurs la réponse à notre question de savoir vers quelles pistes l'entreprise va-t-elle se tourner pour de nouveaux titres dématérialisés.

Pour l'UNSA-RATP, le département RDS doit continuer de travailler sur le développement d'innovations technologiques avec les élus des différents CSE et avec les OSR, ceux-ci afin d'améliorer le travail des salariés, leur conditions de travail et leur qualité de vie au travail.

Et maintenant le film peut commencer....scénario en 4 actes pour « Comment pratiquer la vente à bord d'un bus ? »

Acte 1 : serrer le frein de parc et se désinfecter les mains

Acte 2 : sortir du poste de conduite

Acte 3 : positionnement du machiniste, ouverture de la trappe et vente à bord

Acte 4 : fermeture de la trappe, nettoyage des objets manipulés et désinfection des mains.

Mais pour l'UNSA-RATP c'est plutôt :

Acte 1 : augmentation de la sollicitation du membre supérieur gauche afin d'actionner le frein de parc pouvant occasionner des troubles du membre supérieur gauche

Acte 2 : augmentation de la fréquence de sortie du poste de conduite afin de réaliser la vente à bord pouvant occasionner des maux de dos. Risque de chute au niveau de l'embranchement du poste de conduite lors de la sortie du poste de conduite

Acte 3 : risque d'agressions, de stress et de RPS

Acte 4 : risque de coupures et de contaminations

Monsieur le Président, l'entreprise à l'issue de l'audience multi-syndicale du 24 septembre 2020 a proposé une phase d'expérimentation d'une durée de 15 jours de la méthode de vente à bord en période COVID-19 mais cette expérimentation n'a duré que 5 jours pour les CSE 2 et 3 et 7 jours pour les CSE 4 et 5. Alors comment vous faire confiance ? Quel poids donné à ce REX incomplet pour ne pas dire....vide. Les évaluations des risques ont été revues à la baisse sauf pour les agressions. La date d'une éventuelle reprise est prévue pour le 11 janvier 2021 sans savoir où nous en serons sur la pandémie.... On nous dit qu'il n'y aura pas forcément une nouvelle expérimentation mais on nous promet d'avoir la lettre de mission du Cabinet ATRISC ainsi que son cahier des charges.

Pour l'UNSA-RATP, le dialogue social est une belle partie de poker-menteur et dans ce domaine le département RDS excelle ! Mais la santé et la sécurité des salariés n'est pas un jeu et les élus UNSA vous alerte et n'en resteront pas là...Une longue bataille va commencer car vous ne respectez ni vos paroles ni vos obligations ni vos collaborateurs et cela est inacceptable ! Au département RDS, les salariés ne sont ni épargnés par la pandémie ni par l'entreprise. Pourtant, ils ont prouvé leur attachement à cette entreprise, et leur courage depuis le début de cette crise sanitaire. Ils en payent encore le prix sans aucun retour.

L'UNSA-RATP souhaite en finir avec la « Commedia dell'arte », elle souhaite que son entreprise ne se laisse pas séduire par la science-fiction et que ses dirigeants puissent de nouveaux avoir les pieds sur terre.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Madame AZEVEDO. Monsieur HUBERT ?

M. HUBERT.- Lors de la multi syndicale du 24 septembre 2020 mais aussi lors de la séance extraordinaire de la CSSCT Centrale du 2 novembre sur le dispositif de la reprise de la vente à bord, la CFE CGC Groupe RATP a émis les plus grandes réserves sur cette reprise au regard :

Du contexte sanitaire très récent et de l'évolution de la Covid-19 en Ile de France

D'une expérimentation de deux lignes par unité proposée par la Direction.

Il ressort une procédure à suivre concernant cette vente à bord des BUS qui semble difficilement applicable sur le terrain en période de pandémie.

Des aménagements (trappes et Plexi) posés dans les bus pour protéger les MR du risque Covid pourraient être considérés comme acceptables sur des lignes à peu de charge, peu de circulation et peu de vente mais ne prennent pas en compte ; les risques TMS, agressions et risques infectieux en cas de lignes à plus fort taux de vente.

Le choix de certaines lignes pour l'expérimentation n'est pas ou peu représentatif en termes de vente de TT et n'impacte par conséquent que faiblement la régularité des lignes. Cela implique également a priori peu de conséquences sur le travail des régulateurs au quotidien et sur l'encadrement de manière générale

Enfin, la CFE-CGC s'interroge sur la nécessité d'exposer les agents aux risques TMS et surtout ceux de transmission de la COVID 19, notamment après des préconisations négatives de la grande majorité des médecins de secteur ,en regard des conséquences financières que pourraient occasionner l'absence de vente de TT à bord des bus sur une période ponctuelle d'autant que des moyens digitaux permettant d'acheter ces TT ont été mis en place pour faciliter cette vente.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Monsieur HUBERT.

Il y a peut-être des points sur lesquels il est utile de revenir, notamment le SMS ticketing, la durée de l'expérimentation.

M. GUYOT.- Il y avait dans les propos de M. NIVALT et de Mme AZEVEDO des questions sur la durée de l'expérimentation et les motifs de l'arrêt de l'expérimentation de la vente à bord. La volonté de RDS (*inaudible*) dispositif d'expérimentation dans chacune des sociétés concernées. La volonté de la direction était aussi de mettre en place une expérimentation de manière progressive. Elle souhaitait vraiment mettre en place cette expérimentation de 15 jours et se faire accompagner du Cabinet Atrisc.

Nous avons transmis un peu tardivement, je l'admets, la lettre de mission et les éléments complémentaires de réponse à la CSSCT, lundi. L'un des CSE du périmètre RDS n'a pas souhaité attendre le retour de cette expérimentation et a diligenté une expertise dans son périmètre. La direction a pris acte de cette position et a souhaité consulter le CSEC afin de poursuivre le dossier de reprise de la vente à bord de manière progressive.

Comme l'a rappelé M. AGULHON, la mise en œuvre est envisagée pour le 11 janvier. Un travail doit être mené, y compris sur la mise à jour des DUER en lien avec l'ensemble des élus ou des groupes d'observation pluridisciplinaires mis en place en novembre et décembre pour affiner la préparation de la mise en œuvre de la reprise de la vente à bord. Le motif est là.

C'est moins le contexte sanitaire que le souci de pouvoir échanger de manière étayée et envisager une reprise de la vente à bord de manière progressive qui nous a amenés à arrêter

l'expérimentation, compte tenu de l'expertise qui avait été déclenchée, et à poursuivre ce sujet au niveau du CSEC, en associant les élus, vous-mêmes, la CSSCT Centrale. Les CSSCT du périmètre RDS seront associées demain aux groupes d'observation pluridisciplinaires.

Voilà ce que je voulais dire sur le motif de l'arrêt de l'expérimentation.

Je vais laisser la parole à M. SENCE sur le SMS ticketing, démarche innovante pour RDS. 400 000 titres ont été vendus depuis sa mise en place par le biais du SMS.

M. SENCE.- Je peux compléter sur le SMS ticketing. À l'origine, c'est la RATP qui a souhaité développer cette application. Au départ, l'expérimentation portait sur six lignes du réseau RATP, avec à la demande d'Île-de-France Mobilités une expérimentation sur un petit nombre de lignes Optile.

En l'occurrence, chacune des deux entreprises concernées a développé son système avec son numéro d'appel. Je ne sais pas si tout le monde sait comment cela fonctionne. C'est assez simple, vous envoyez un SMS à un numéro en indiquant la ligne de bus sur laquelle vous vous trouvez, et vous recevez en échange le titre en question. Ces applications ont été développées chez Optile et à la RATP.

Avec l'arrivée de la Covid, la RATP a décidé de le généraliser à l'ensemble des lignes du périmètre RDS. Île-de-France Mobilités a réagi et a souhaité accélérer le développement de cette technologie. Pour la généraliser, elle a souhaité qu'il n'y ait qu'un seul numéro auquel envoyer le SMS indiquant le numéro de la ligne sur laquelle on se trouve. Nous sommes en attente de cette nouvelle plateforme et de ce numéro unique.

J'ai oublié de dire que l'utilisateur paie son titre, parce que les 2 € sont payés dans le cadre de son contrat avec son opérateur téléphonique. La bonne surprise est que tous les grands opérateurs s'y sont mis, Free ayant rejoint le dispositif fin septembre début octobre.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. J'ai des demandes de parole : Mme AZEVEDO, MM. LONGET, ORIEUX, CHIKH et PATRAVE.

Mme AZEVEDO.- Je vais revenir sur la déclaration UNSA. Monsieur GUYOT, nous avons effectivement reçu hier en fin de matinée un complément d'information suite à la présentation de Mme FOURTOY le 2 novembre. Il y avait des questions sur le motif de l'arrêt de l'expérimentation, mais pas seulement.

Vous dites que la RATP a souhaité cette expérimentation sur le SMS ticketing. J'aimerais savoir qui la gère. La RATP l'a demandée, mais quelle est la part d'Île-de-France Mobilités dans SMS ticketing ? Si j'ai bien compris, il existe plusieurs numéros et nous sommes en attente d'un numéro unique. Qui le mettra en place ? Île-de-France Mobilités ou la RATP ?

L'opération est effectivement très simple. Les 2 € vont aux opérateurs, mais comment cela se passe pour récupérer cette somme auprès des opérateurs ?

Nous avons eu un complément d'information, vous avez donné le motif de l'arrêt de l'expérimentation : l'expertise diligentée par un CSE. Est-ce pour cela qu'on l'a arrêtée ? Je trouve cela bizarre. On nous a plus ou moins répondu à une deuxième question sur SMS ticketing. Il manque encore des pistes.

Nous avons reçu hier la lettre de mission que nous avons demandée et qui prenait fin le 30 octobre. A-t-elle été renouvelée ? Je crois savoir que certains agents ont vu la société Atrisc

sur le terrain, dans un dépôt, à Aubervilliers, me semble-t-il. Nous avons aussi demandé le cahier des charges. Nous n'avons pas eu de réponse sur le sujet.

J'interviendrai de nouveau plus tard, je vais laisser la parole aux autres.

M. LONGET.- Il y aurait une nouvelle dotation mensuelle d'équipements sanitaires à partir du 10 novembre : quatre masques en tissus, 100 lingettes au lieu de 120 voire 200 auparavant, 50 masques chirurgicaux au lieu de 24 par semaine. Vous réduisez considérablement la dotation protégeant les machinistes. Notre direction trouve pertinent de reprendre la vente des titres de transport à bord des bus, alors que l'on est au plus haut niveau de cette crise sanitaire et que la médecine du travail a émis un avis défavorable.

Dans l'article L.4221-2 du Code du travail, il est question d'éviter les risques et de supprimer les dangers ou les expositions aux dangers. Pour rappel, la RATP a freiné des quatre fers sur les gestes barrières au début de la pandémie (l'arrêt de la vente, la demi-porte, etc.) Pour supprimer le risque de transmission infectieuse, la vente à bord des bus a été stoppée. Pourquoi la remettre, puisque la deuxième vague est encore plus dangereuse que la première ? La situation s'est considérablement dégradée et est loin d'être terminée.

Le mécontentement des machinistes n'est pas la vente à bord des tickets de bus, puisque cela fait partie de leur travail, mais vient simplement du risque d'attraper le virus Covid-19, puisque ce dernier est en forte évolution chaque jour, certains hôpitaux affichant complet, et de contaminer et non de protéger les autres.

Pourquoi ce dossier n'a-t-il pas été présenté en CSE et non à toutes les CSSCT ?

M. ORIEUX.- Monsieur GUYOT, j'entends que la raison pour laquelle la direction a décidé d'arrêter l'expérimentation est qu'un CSE a demandé une expertise. Il s'agit du CSE 2, celui dont je dépends. L'un des premiers points qui nous a poussés à demander l'expertise est que les données étaient faussées. Aucune communication n'avait été réalisée en amont envers les usagers, sur les lignes en phase d'expérimentation, et le choix des lignes n'était pas représentatif.

Était-ce une volonté de la direction de ne pas communiquer en amont envers les usagers sur une reprise de la vente à bord en phase d'expérimentation ?

J'aimerais savoir qui a décidé du choix des lignes. Ce ne sont pas des lignes représentatives, pour avoir les données les plus proches de la réalité. Atrisc a rendu peu de données et tout va bien apparemment, il n'y a pas trop de risques d'agression, tout est merveilleux. Or ce n'est pas la réalité du terrain.

Était-ce une volonté de la direction de ne pas avoir communiqué en amont ? Qui a choisi les lignes ?

M. CHIKH.- J'aimerais revenir sur le document en commençant par le rappel du contexte de la vente à bord. Vous stipulez que c'est une demande d'Île-de-France Mobilités. Elle a été faite en juillet. J'aimerais revenir sur le fait que la vente des titres de transport dans les stations, gares et gares routières n'a pas été interrompue. Certes, je suis de Bus mais je prends les transports et très souvent le métro. Dans le métro, il n'y a pas de vente de titre de transport, on nous dirige vers un distributeur automatique. Il est donc normal que la vente de ces titres de transport ait continué, malgré la crise sanitaire. Une machine aurait du mal à tomber malade !

On a parlé de la fin de l'expérimentation due à une expertise sur le périmètre du CSE 2. En l'occurrence, ce n'est pas l'expertise qui y a mis fin, mais le fait de changer de périmètre. Le fait

de changer de périmètre et de monter en central stoppe l'expertise de fait. Elle n'a plus de sens, car elle avait été votée sur un périmètre. Je voulais apporter cette précision aux IRP.

Je vais être un peu technique, j'en suis désolé, mais c'est le sujet qui le nécessite. J'ai vraiment un souci avec la présentation et l'évaluation des risques bruts. J'aimerais un retour sur la construction du document unique et l'insertion d'un commentaire reprenant la mesure sécuritaire du frein de parc. Des experts de l'entreprise sur la prévention des risques se sont exprimés. Mme FOURTOY y a participé, mais je ne pense pas que ce soit elle qui ait rédigé le document. Si c'était le cas, ce serait dommage, mais je ne comprends pas.

Vous estimez que l'inscription du serrage du frein de parc et des mesures associées dans l'ancien document unique des risques professionnels suffit, qu'il est inutile d'y toucher puisque cela existe déjà. On sert le frein de parc à chaque fois que l'on descend du véhicule et que l'on arrive au centre bus, soit entre quatre et dix fois. Demain, avec la reprise de la vente des tickets à bord des bus et les mesures sanitaires, on le serrera une quarantaine de fois en moyenne. Cela aura forcément un impact sur la fréquence, et donc sur la valeur du risque brut. Si on fait un geste 40 fois plus qu'avant, la cotation ne peut pas être la même. Or, vous dites qu'il n'y a pas besoin d'une nouvelle cotation des risques.

Pour avoir quelques notions sur les risques professionnels et les documents uniques, j'y vois une incohérence. Je serais prêt à en débattre avec n'importe quel expert.

Par ailleurs, vous estimez que le risque agression étant déjà élevé, il est inutile de le réévaluer, la cotation étant déjà réalisée. Là encore, je ne suis pas d'accord. On ne conserve pas l'ancien coefficient des risques quand il y a un risque supplémentaire.

Je trouve cela « léger », d'autant que je rappelle à l'instance que le document unique a été réévalué après injonction de l'Inspection du travail. En effet, l'Inspection du travail vous a demandé de réévaluer les risques. Vous le faites, vous mettez des mesures en place, notamment l'arrêt de la vente des titres de transport, la fermeture de la demi-porte, etc. Pour la reprise, vous retirez l'une des précautions qui y figurait, ce n'est pas cohérent.

Par ailleurs, j'aimerais revenir malgré tout sur les mesures d'accompagnement, de communication sur la reprise de la vente à bord. La communication a eu lieu semaine 36 ou 37, début septembre. Elle n'a duré qu'une semaine, c'était une campagne d'affichage dans les bus. Ceux qui l'ont vue ont eu de la chance. Pour les usagers, elle n'a eu aucun impact. Tant mieux si 30 000 tickets ont été vendus, soit 1,3 % de ce que représente la vente de deux millions de tickets. Ce n'est pas grand-chose.

Quant au terrain, je vais étudier avec vous le *flyer*. « *Avant d'effectuer toute vente, serrez le frein de parc* ». Cela rajoute de la fréquence. « *Se désinfecter les mains* ». J'ai relu le mode d'emploi du gel hydroalcoolique fourni aux machinistes-receveurs. Pour que ce soit efficace, il faut se frotter les mains une minute, donc une minute à chaque fois que l'on arrête le bus, avant même de faire une vente. Ensuite, on doit se lever, prendre toutes les précautions, fermer la trappe. Lors de la vente d'un titre de transport, on ne doit pas se positionner face au voyageur, mais en biais pour éviter toute projection. Pour accueillir un client, il est particulier de regarder quelqu'un de trois-quarts. On a estimé grosso modo qu'il fallait s'arrêter 3 minutes chaque fois qu'on devait vendre un titre de transport. Il faut encore une minute à la fin quand on doit tout refaire et se désinfecter les mains. Si on doit s'arrêter 5 minutes à chaque titre de transport vendu, ce n'est pas sérieux.

Je vous renvoie à l'expérimentation sur les lignes. Je prends au hasard la ligne 153 Saint-Denis, qui compte 47 stations. Pour un aller-retour, on n'est pas loin de la centaine d'arrêts. Si on considère que l'on vend seulement un billet toutes les trois stations, on s'arrêtera une trentaine

de fois. C'est compliqué, 30 fois multiplié par 6 minutes par ticket et encore, il ne faut pas de marché ou un blocage de la circulation.

Tout cela n'a pas été mesuré, même dans l'évaluation des risques professionnels. Cela fait partie des facteurs de risques psychosociaux. Il y en a six. Cela en prend trois de plein fouet qui n'ont pas été cotés, dont l'exigence émotionnelle quand on bloque la circulation sur un boulevard, que l'on se fait klaxonner, que les voyageurs du bus nous interpellent parce qu'ils sont pressés.

Dans les rapports sociaux au travail, le régulateur appelle pour dire que l'on a du retard et que cela pose un problème d'intervalle sur la ligne.

Le troisième risque est celui de l'insécurité sur la situation de travail. Je n'ai même pas besoin de le développer. Vous l'avez coté en risque majeur sur les agressions dues à cette activité.

Cette reprise de vente de tickets sera très compliquée. L'UNSA RATP est farouchement contre. On le redit aujourd'hui. Je vais laisser la parole, parce que j'ai été assez long. Je la reprendrai tout à l'heure pour des compléments d'information.

M. PATRAVE.- Je vais simplement répondre à M. GUYOT au sujet de l'expertise du CSE 2. Je suis à la Commission SSCT du CSE 2. Lors d'une réunion extraordinaire de la CSSCT du CSE 2, l'entreprise est arrivée avec une personne du Cabinet Atrisc. Nous avons découvert lors de cette séance que l'entreprise avait fait appel à ce cabinet pour faire un squelette de l'évaluation des risques comme lors de la première phase de la pandémie en mars. Cette entreprise travaille sur les risques en période de crise.

Étant donné la façon dont cela s'est passé en mars et dans la mesure où plusieurs CSSCT notamment la 2 ont dû refaire le travail sur les fiches d'évaluation, nous n'avons pas trouvé l'entreprise sérieuse. Beaucoup de vos collaborateurs, y compris les médecins du travail, ont indiqué que les fiches d'évaluation auraient pu être établies sans ce cabinet et que l'on aurait pu utiliser l'argent pour la prévention des risques et les salariés.

Nous avons découvert la présence de l'entreprise, que personne n'était informé. Nous avons compris que cela se passerait de la même façon qu'au moment de la première vague. Nous avons demandé une interruption de séance. Nous avons décidé de nous faire aider d'un cabinet d'expertise pour évaluer correctement les risques, notamment pour l'évaluation du DUER. C'est la raison pour laquelle nous avons voulu nous faire aider d'un cabinet d'expertise. Quand vous dites que l'expérimentation s'est arrêtée à cause de l'expertise, cela vous arrange mais c'est aller un peu rapidement.

Vous avez reçu un courrier de l'Inspection du travail en date du 7 octobre. Ce courrier vous demande d'informer les élus et vous donne des recommandations précises, pour ne pas dire très précises.

Par ailleurs, tous les élus et notamment les médecins du travail vous ont fait part de l'incohérence de cette mesure. C'est un peu rapide de dire que l'expérimentation a été arrêtée à cause de l'expertise demandée par les élus d'un CSE. Nous n'avons pas demandé l'arrêt de l'expérimentation, puisque c'est vous qui en avez décidé les contours et les lignes, voire les incohérences.

M. LE PRÉSIDENT.- Je pense que l'on a compris le sujet autour de la procédure. C'est sûrement important, mais pour les conditions de travail, ce n'est pas l'essentiel. On peut peut-être reprendre les différents points évoqués sur les DUER.

M. PATRAVE.- Une précision, excusez-moi. Hier, je suis allé au centre bus d'Aubervilliers pour rencontrer des salariés. À ma grande surprise, j'ai croisé une collaboratrice du cabinet Atrisc avec une infirmière du SST. J'ai discuté avec ces deux personnes. À ma grande surprise, ces deux personnes se rendaient à la station Opéra pour rencontrer les machinistes de la ligne Roissy Bus et leur parler de la vente de titres de transport. J'ai été étonné de voir que l'on parlait encore de la vente de titres de transport, notamment sur le Roissy Bus.

J'ai regardé la lettre de mission du cabinet Atrisc dans laquelle il est stipulé que la mission s'arrête le 30 octobre. Nous sommes au mois de novembre...

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur PATRAVE, je vais vous interrompre, parce que votre question a déjà été posée par Mme AZEVEDO. Nous l'avons notée.

M. PATRAVE.- Je voulais préciser que c'était moi l'élu qui avait vu cette personne hier.

M. LE PRÉSIDENT.- Il n'était pas question pour nous de remettre en question les dires de Mme AZEVEDO. Nous allons reprendre la liste des questions, notamment de compréhension sur comment fonctionnent et se répartissent les responsabilités entre l'opérateur et IDFM sur SMS ticketing, les modalités de mise à jour du DUER, etc.

M. GUYOT.- Merci. Madame AZEVEDO, comme l'a dit M. AGULHON concernant les motifs de l'arrêt de l'expérimentation, le processus de reprise de vente à bord se poursuit dans les échanges, dans la mise à jour des DUER, dans l'échange avec la CSSCT Centrale. Je n'y reviens pas, je pense avoir apporté des éléments. J'ai cependant noté votre remarque, Monsieur PATRAVE, et celle de Mme AZEVEDO.

La lettre de mission d'Atrisc vous a été transmise hier. Encore une fois, je m'excuse pour ce délai. Il y est indiqué que la mission débute le 1^{er} octobre 2020 et qu'elle est prévue d'arriver à son terme le 30 octobre. Cela ne signifie pas qu'elle soit arrivée à terme à cette date, puisque le contrat est signé pour une durée de deux mois. La durée possible va jusqu'au 1^{er} décembre, au regard de la rédaction de cette lettre. En revanche, s'il était jugé utile au regard de ces échanges de reformuler la lettre de mission pour lui donner une temporalité plus précise jusqu'à la reprise de la vente à bord, je le ferais.

Concernant le cahier des charges, il est en cours d'élaboration à la mesure des échanges que l'on peut avoir avec la médecine -je remercie le Dr JOUANNIQUE- et le cabinet lui-même. Le cahier des charges se construit au fur et à mesure des interventions du cabinet avec l'employeur. À l'image de ce qui a été fait au cours de la première vague de confinement, en avril/mai, quand le cabinet Atrisc était intervenu, l'intervention consiste à défendre une méthodologie simple. L'évaluation des risques ne peut pas se faire en chambre, elle doit se compléter de phases d'observation terrain. Ces phases d'observation doivent être pluridisciplinaires, en associant la médecine et les élus. Atrisc est la facilitation de la construction des échanges en phase d'observation terrain.

C'est dans cet esprit que nous avons eu recours au cabinet Atrisc pour la reprise de la vente à bord, pour faire ces observations en groupes pluridisciplinaires, en y associant un travail d'ergonome, afin de pouvoir discuter de ces risques périphériques, comme certains les ont appelés, qui font partie de l'évaluation des troubles musculosquelettiques, des positions. Nous avons

constaté -c'est dans le REX de l'expérimentation- que des machinistes pouvaient organiser la vente assis sans se lever. Il nous appartient de regarder ce point avec attention dans le cadre des observations de terrain, qui serviront à préparer la mise à jour des DUER. Cette mise à jour fera l'objet des présentations, comme il se doit, avant mise en place des expérimentations, devant les CSSCT concernées.

M. LONGET a évoqué la dotation en masques. J'ai noté que l'expérimentation s'accompagnait d'une dotation complémentaire en matière de lingettes et de gel hydroalcoolique. Je prends le point, mais j'ai le sentiment que les dotations sont à niveau pour garantir la protection et la santé des salariés, car seules les conditions de travail des machinistes-receveurs nous importent.

Quant à la reprise de la vente à bord, je n'entends pas d'étonnement chez les machinistes. Ils souhaitent être rassurés ou sécurisés sur les mesures de protection et les mesures barrières qui sont, en termes de protection complémentaire, l'objet même de l'expérimentation et du retour que nous faisons aujourd'hui.

Monsieur ORIEUX, vous dites que le choix des lignes n'est pas représentatif, tout comme la communication auprès des salariés sur le retour de l'expérimentation...

M. LE PRÉSIDENT.- Et sur l'information préalable faite auprès du public.

M. GUYOT.- Oui, et la communication qui aurait pu être diffusée auprès des machinistes sur les lignes concernées. Sans polémique aucune, lors de la réunion plurisyndicale du 24 septembre, à laquelle il a été fait référence, et pour éviter de douter sur le choix des lignes, l'employeur devait en choisir une, le CSE une autre sur chacun des centres. Compte tenu d'un positionnement que je comprends de la part des syndicats, il n'a pas été souhaité que cela s'organise de cette façon. Le choix a finalement été déterminé par les directeurs de centres bus et communiqué aux salariés *via* les *flyers*. Une information en local a été diffusée au moment de la reprise et *via* les REL, qui ont été sensibilisés à la reprise de la vente à bord.

Monsieur CHIKH, vous disiez que la vente à bord dans les stations ne se faisait pas. M. SENCE pourra compléter...

M. ORIEUX.- Je n'ai pas entendu la réponse concernant la communication faite envers les usagers pour cette reprise de vente à bord.

M. GUYOT.- Je n'avais pas compris que c'était vis-à-vis des usagers.

M. ORIEUX.- Cela pourrait fausser le résultat de l'expertise du cabinet, car cela ne serait pas optimum. Est-ce un choix de l'entreprise de ne pas avoir communiqué en amont ?

M. SENCE.- Effectivement, cela a été un choix de l'entreprise de ne pas communiquer envers les voyageurs sur la reprise de la vente à bord. Nous avons préféré axer la communication sur le SMS ticketing dans les bus, au travers d'une affiche A4, plutôt que sur la reprise de la vente à bord. Les centres bus disent que pendant la période où la vente à bord n'était pas assurée mais où la montée s'effectuait de nouveau par l'avant, des voyageurs s'adressaient aux machinistes pour avoir un titre de transport. Les machinistes répondaient que la vente était suspendue à bord du bus. C'est un choix que nous avons fait d'axer la seule communication sur le SMS ticketing.

Je reviens sur le choix des lignes. J'entends que la ligne 153 n'est pas forcément facile. On peut toujours critiquer le choix des lignes, mais il y a un peu de tout dans les deux lignes retenues dans les centres bus.

Effectivement, il n'y a pas eu beaucoup de communication sur la reprise de la vente à bord, mais c'était à une période où nous avons retrouvé un niveau de trafic proche de 85 %. Sur les 32 lignes sur lesquelles l'expérimentation a été menée, n'ont été vendus que 1 174 titres que nous avons recueillis autour de 983 questionnaires remplis par les machinistes. En moyenne, le nombre de titres vendus par ligne est légèrement supérieur à 1. Ce n'est qu'une moyenne. Certains machinistes n'ont vendu aucun titre.

Par ailleurs, sur les risques TMS, c'est tout l'intérêt d'avoir des ergonomes qui travailleront sur le sujet. Les TMS sont aussi liés à un certain nombre de matériels dans lesquels le frein de parc se situe un peu en arrière, plutôt dans le dos du machiniste à gauche. Dans un certain nombre de modèles de bus, le frein de parc est à droite, voire légèrement en avant. Le risque TMS est de fait bien plus faible.

Madame AZEVEDO, je ne vais pas être en capacité de répondre totalement à votre question sur la manière de récupérer les 2 € auprès des opérateurs de téléphonie mobile. Je ne sais pas comment cela fonctionne techniquement. Le montage a été effectué par deux entreprises. Île-de-France Mobilités le reprend avec le numéro unique dont je parlais, avec une généralisation sur l'ensemble du réseau francilien prévue en 2022.

M. ORIEUX.- Excusez-moi, je voudrais intervenir pour éviter de revenir en arrière sur les questions. La direction a-t-elle prévu de faire en janvier une communication envers les usagers sur la reprise de la vente à bord ?

M. SENCE.- Non. *A priori*, on restera sur une communication sur le SMS ticketing et non pas sur la reprise de la vente à bord.

Parmi les enjeux de la reprise de la vente à bord, il y a le chiffre d'affaires que cela représente, même s'il diminue parce que le nombre de ventes par SMS ticketing ne cesse de croître quand le trafic augmente. Évidemment, il a baissé, puisque le trafic est passé de 85 % à environ 50 %. Avant le confinement, les ventes augmentaient pour atteindre pratiquement 40 000 ventes hebdomadaires par SMS. Le chiffre d'affaires 2019 représentait 30 M€. Il y a cet enjeu-là certes, mais bien d'autres également.

Un élu a cité le rite d'accueil du voyageur à bord du bus, qui a été perdu au moment où les portes avant ont été condamnées. Il nous a paru important de retrouver un rite pour accueillir le voyageur maintenant que celui-ci peut remonter par la porte avant. C'est d'autant plus difficile que la demi-porte avant est fermée et que le portillon est ouvert.

Un mot sur le sujet, parce que certains d'entre vous m'ont interpellé en réunion plurisyndicale sur la position ouverte du portillon machiniste. Une expérimentation a eu lieu sur le Roissy Bus avec le portillon fermé et la mise en place d'un plexiglas dans le prolongement de la vitre anti-agression. Certains représentants ont été associés à l'expérimentation et ont trouvé que c'était bien. Le Roissy Bus a été mis en exploitation comme cela. Au même moment, il est passé de Belliard à Aubervilliers. Nous avons rapidement arrêté, parce que les essais se déroulaient en pleine journée. Cependant, les machinistes du Roissy Bus nous ont appris que des reflets apparaissaient la nuit dans le prolongement de la vitre anti-agression et gênaient la vision du rétro avant droit. Nous sommes en train de démonter ces plexiglas, qui étaient une fausse bonne idée.

Au-delà du chiffre d'affaires de 30 M€ dont je parlais avant qui, encore une fois, ne fait que baisser, il y a l'enjeu de ce rite d'accueil.

Enfin, j'ai entendu les risques liés aux difficultés de circulation quand le bus est arrêté. Là aussi, sur les 1 000 services assurés pendant les quelques jours de l'expérimentation, nous

avons noté que peu de lignes ont été impactées par le retard pris par la vente. C'est dans le document que nous avons joint à la lettre de mission du Cabinet Atrisc hier matin. C'est normal, puisqu'en moyenne il y a eu une vente par service. C'était en période de non-confinement, avec un retour de la circulation automobile.

Si on devait le mettre en place aujourd'hui, on aurait moins de problèmes puisqu'avec la circulation automobile actuelle, c'est plutôt l'inverse, les temps de parcours sont surévalués. Certains représentants du personnel nous ont déjà interpellés sur une saturation des terminus, puisque le bus met moins de temps à faire sa course. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons proposé à Île-de-France Mobilités la mise en place de TM vacances scolaires dans les périodes de réduction du trafic, à cause du confinement. Les temps de parcours sur les tableaux de marche vacances scolaires sont légèrement inférieurs.

Certains représentants du personnel nous ont déjà interpellés sur une saturation des terminus, puisque le bus met moins de temps à faire sa course. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons proposé à Île-de-France Mobilités la mise en place de TM vacances scolaires dans les périodes de réduction du trafic, à cause du confinement. Les temps de parcours sur les tableaux de marche vacances scolaires sont légèrement inférieurs.

Sur le réseau métro ou RER, nous avons privilégié la vente des titres de transport aux ADUP. Néanmoins, nous continuons la vente manuelle sur la Ligne A dans quelques cas. Elle n'a pas été totalement supprimée au bénéfice des ADUP.

M. GUYOT.- Je vais répondre aux questions de M. CHIKH et rebondir sur ce dernier point pour vous faire part d'une expérience personnelle. J'ai récemment acheté des tickets pour mes enfants et remplacé des tickets démagnétisés. Que ce soit les ADUM ou ADUP, en vente manuelle ou en intervention manuelle, je rejoins M. CHIKH, il faut privilégier le recours à ces ADUP ou ADUM.

Je ne reviens pas sur l'expertise CSE 2. J'ai noté votre argument du changement de périmètre.

Sur l'évaluation des risques, la mise à jour des DUER et la méthode Atrisc, si j'ai bien compris votre point assez technique, il consiste à considérer que l'utilisation du frein de parc, associée à cette nouvelle phase d'activité, est un élément spécifique du DUER à mettre à jour. Les observations de terrain permettront d'établir cela pour mettre à jour les DUER avant le 11 janvier et la reprise de la vente à bord. L'idée est de mesurer les risques à bon niveau, entre fréquence et gravité, suite aux observations de terrain et du groupe pluridisciplinaire.

Je sais aussi que ce point a fait l'objet d'échanges au sein de la CSSCT sur l'évaluation, le 2 novembre. Les échanges ont pu avoir lieu sur le sujet.

Vous évoquiez les mesures d'accompagnement et le *flyer* qui peut, en première lecture, sembler assez complet. Nous avons évoqué à plusieurs reprises les durées pour respecter l'intégralité du process. Sur la durée de la minute 25 ou 53, ce sont évidemment des éléments indicatifs, sachant que quand deux ou trois personnes montent à bord pour acheter des billets en même temps, ce ne sont plus des temps de référence. Il faut s'adapter à la réalité du terrain et aux demandes qui sont adressées aux machinistes par une ou plusieurs personnes selon les cas.

La CSSCT du CSE 1 a demandé un complément d'information à ce *flyer*, des précisions sur le réglage du siège afin de prévenir les TMS ou, en tout cas, les postures en reculant mieux le siège pour descendre, en l'avançant pour remonter, bref en réglant le poste de conduite. La proposition de compléter le *flyer* a été retenue par l'employeur.

Des mesures d'accompagnement ont fait l'objet, lors des ateliers de prévention en septembre et de la CSSCT du 2 novembre, de propositions de modification ou d'amélioration, qui ont été prises en compte. J'ajoute toutefois que le REX a montré -et on peut en faire le constat- que certains machinistes-receveurs pouvaient réaliser la vente assis et non pas debout. Au regard de leur corpulence, de leur taille, ces éléments seront observés *via* le recours à un ergonome dans le cadre des phases d'observation que j'ai évoquées tout à l'heure.

Les mesures d'accompagnement ont été aussi échangées avec la médecine et surtout la CSSCT du CSEC du 2 novembre.

M. PATRAVE a pointé l'expertise du CSE 2 sur laquelle je ne reviens pas. J'ai déjà répondu Mme AZEVEDO sur la lettre de mission. J'ai peut-être oublié certaines de vos remarques. Dans ce cas, n'hésitez pas à rebondir.

M. LE PRÉSIDENT.- Il y a une deuxième série de prises de parole. Je propose de les prendre, d'y répondre et de faire une pause à l'issue de l'examen de ce point d'information.

Mme AZEVEDO, MM. PATRAVE, LONGET et CHIKH.

Mme AZEVEDO.- Je voulais revenir sur le cahier des charges. Vous dites qu'il est en cours d'élaboration. J'ose espérer que le cahier des charges sera établi avec certains élus.

Nous avons parlé lors de la CSSCT du 2 novembre des machinistes qui arrivent à vendre des tickets assis. J'ai été très surprise. Mme FOURTOY nous a dit qu'il y avait 36 configurations de bus différentes. Je ne comprenais pas. Je roule sur du MAN GNV. Je ne suis pas très grande, mes bras n'atteignent pas le tiroir-caisse. J'ai du mal à visualiser cette action. Je ne comprends pas que l'on puisse avoir une procédure pour 36 configurations de matériels différentes. C'est inimaginable pour moi.

Vous avez parlé des freins de parc, Monsieur SENCE. Certains sont à gauche, plus ou moins devant, derrière, à droite. On imagine bien qu'il n'est pas réalisable d'appliquer une procédure unique pour toutes ces configurations. Il n'est pas possible de mettre en place une seule procédure valable pour tout le monde, au vu des différences de matériels. Je ne comprends pas comment un machiniste peut vendre en étant assis.

Je voulais revenir sur le choix des lignes par rapport à l'expérimentation. Vous avez expliqué qu'il avait été au départ proposé que l'employeur en choisisse une, que le CSE en choisisse une autre, et que c'est finalement le DUO qui a retenu les lignes. J'aimerais savoir sur quels critères il l'a fait. Nous ne les connaissons pas.

Finalement, le *flyer* n'est pas complet puisque lors de la séance du 2 novembre nous avons parlé du réglage des sièges. Je ne sais pas si cela avait été évoqué dans d'autres ateliers avant. Il ne manque pas que cela dans la procédure. À partir du moment où l'on sert un frein de parc, il y a d'autres actions à effectuer. Lorsqu'on met le frein de parc, il faut appuyer sur la boîte neutre et desserrer le frein de service. Ces actions ne sont pas stipulées. Comme Mme FOURTOY l'a dit, ce n'est pas détaillé mais les détails augmentent le temps de l'action.

Sur le choix de ne pas communiquer en direction des voyageurs, il y avait des affiches A4 pendant le confinement qui ont rapidement disparu sans que l'on sache pourquoi. Dans mon centre, à Créteil, nous avons demandé pour quelles raisons elles avaient disparu en expliquant qu'il était important de les remettre parce que les voyageurs n'étaient pas informés du fonctionnement. Il nous a été répondu qu'il y avait déjà eu beaucoup d'affichages rappelant les règles sanitaires et que cela avait demandé beaucoup de travail. Cela m'a un peu choquée, j'avoue.

Par ailleurs, je voulais revenir sur le montage réalisé pour le numéro. M. SENCE a parlé de deux entreprises. Quelles sont-elles ?

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur PATRAVE ?

M. PATRAVE.- J'ai une demande. Les élus des CSSCT 1 à 5 seront-ils associés sur le terrain aux observations, comme nous l'avons été en CSE 2 lors de la première phase de pandémie en mars ?

J'ai par ailleurs une demande des élus de la CSSCT. Il vous est demandé d'évaluer les 27 risques du DUER avec la méthode Atrisc. Au départ, lors de la première phase, Atrisc avait un squelette pour évaluer les risques, mais à ce jour un seul risque l'a été avec cette méthode. Nous vous demandons l'évaluation de tous les risques avec cette méthode, avec les fiches de terrain, par poste et par unité de travail comme cela doit se faire, avec les médecins du travail, des élus, des préventeurs, pour avoir un DUER complet.

M. LONGET.- Je voudrais rebondir sur les propos de M. GUYOT au sujet de la dotation. Je pense qu'elle a été revue à la baisse.

S'agissant de la reprise de la vente à bord, les machinistes sont contre et pas pour, parce qu'ils ne se sentent pas protégés. Ils craignent d'attraper le virus.

Pourquoi ce dossier n'a-t-il pas été présenté en CSE, mais l'est au CSEC ? Pour moi, c'est plutôt un dossier montant que descendant.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur CHIKH ?

M. CHIKH.- Je constate que vous faites des généralités sur une expérimentation qui a duré cinq jours sur quelques lignes, qui ne sont pas forcément représentatives. Je vais rentrer dans des confidences qui m'ont été faites par quelques DUO qui m'ont dit avoir choisi les lignes les moins impactantes pour la production kilométrique. Avez-vous évalué la perte kilométrique ?

Nous avons bien compris, vous êtes les obligés de l'autorité organisatrice. Quand elle demande, vous exécutez. En tant que représentants du personnel, nous en sommes vraiment désolés et navrés. Avez-vous mesuré l'impact que pourrait avoir la reprise de vente à bord sur les pertes kilométriques en raison des retards que cela occasionnerait ? Une fois que cette phase sera lancée, cela ne sera plus une expérimentation.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. M. SARDANO, puis nous allons répondre à vos questions.

M. SARDANO.- Trois remarques, la première portant sur les TM vacances scolaires. Dans « vacances scolaires », il y a « vacances » et « scolaires ». Nous ne sommes pas en vacances, et les scolaires non plus. Les temps de parcours sont réduits, ainsi que l'offre de transport, en particulier aux heures de pointe puisqu'il n'y a pas de scolaires. Appliquer bêtement des TM vacances scolaires en situation de plein trafic dégradé ne cadre pas avec la réalité. Les conséquences vont se faire rapidement sentir sur la régulation.

Pour avoir circulé, les lignes de bus ne passaient pas Porte de Bagnolet hier, et aujourd'hui c'est pareil à Porte de Clignancourt. Les situations se répercutent sur les régulateurs du CRIV à qui on dit que cela roule bien parce que c'est le confinement.

Effectivement, la sécurité des machinistes est très importante, mais les risques psychosociaux pour surcharge de travail à cause de TM inadaptés sont aussi importants à la régulation et pour l'encadrement de terrain qui va devoir expliquer aux agents la dégradation de la situation.

Par ailleurs, j'ai entendu Mme AZEVEDO sur les 36 matériels. J'ai envie de rajouter tout ce qui sera fait à l'extérieur. En effet, la FIMO et la FCO seront externalisées sur les autocars. Je pense que l'on n'est pas sorti de la crise sanitaire, malgré l'annonce d'un vaccin, et que l'on risque d'avoir d'autres périodes de confinement. Même hors période de confinement, il faut assurer la sécurité de nos clients. Cela doit se faire sur la durée. Il y aura un problème. Comment apprendre les bons gestes aux personnes formées à l'extérieur, pour être en capacité de faire la vente sans prendre de risque par rapport à tous ces mouvements physiques ?

À la lecture du dossier, j'ai été étonné. C'est peut-être une leçon à retenir. Il est surprenant de constater que peu de machinistes mettent en place le système. Pourquoi ne le font-ils pas ? C'est simple, ils ne le mettent pas en œuvre parce que c'est totalement burlesque et hors sol par rapport à la réalité.

Effectivement, c'est censé protéger, mais ce n'est pas cohérent. Nous l'avons dit dans notre déclaration, cela fait penser à du Chaplin et aux machinistes des Temps modernes. Si la presse était informée de cela, il y aurait des gros titres dans les journaux et on serait un peu la risée tant cela semble aberrant.

Les machinistes ne le font pas, parce que c'est irréalisable par rapport à leur activité quotidienne. Les mesures d'impact sont faussées. Que doit faire l'employeur par rapport à cela ? Les REL devront surveiller que les agents des lignes mettent en pratique ce type de mesures. Si ce n'est pas surveillé, cela veut dire que l'entreprise a mis ce système en place pour respecter ce qui lui est demandé dans le cadre de la protection des salariés et qu'elle ne vérifie pas, elle s'arrête en cours de route. Si elle vérifie, cela fait courir un risque de tension pour l'encadrement qui n'a pas envie d'être un « garde-chiourme ».

Ce dossier me semble compliqué et cela, pour quel gain financier ? Plutôt que de développer une application de tickets par SMS qui pourrait être généralisée et tomber dans l'escarcelle d'Île-de-France Mobilités, on va se casser la tête pour faire des aménagements en fonction des matériels, pour faire une maintenance ce qui générera des coûts supplémentaires, mais finalement pour quel gain ? Je ne sais même pas s'il y en a un.

M. BAZIN.- Je ne suis pas du métier mais d'après ce que j'entends de nos collègues de Bus, je me dis qu'il y a de sacrés risques. Étant donné les risques de TMS qui seront inhérents à ce que vous imposez avec cette vente à bord, cela devient compliqué. Dans le monde du travail et du commerce, ce risque a du mal à percer, il est difficilement reconnu. Ce sera encore une bataille pour nos collègues de Bus pour faire valoir leur droit face à une pathologie liée à leur travail.

D'après ce qu'ont annoncé la P.-D.G., M. DJEBARRI, les ministres dont Mme BORNE, la Covid ne s'attrape pas au travail. Au contraire, c'est un milieu très sain et protégé. En l'occurrence, il y a finalement beaucoup plus de risque de l'attraper au travail, mais le risque n'est pas retenu par l'entreprise. D'ailleurs, on vous invite à vous faire dépister à l'extérieur, à rester chez vous, pour finalement vous dire que vous n'avez pas attrapé la Covid dans l'entreprise.

On en arrive à faire passer aux agents le message selon lequel tout ce qui pourrait leur arriver n'est pas de nature à soulever l'inquiétude et ne les mettra pas plus en danger, alors que s'ils ont quelques minutes de retard, ils se feront fortement réprimander pas la hiérarchie. J'imagine tous ceux qui seront sur les lignes et qui se verront réprimander parce qu'ils ont pris du retard, mais

aussi par les usagers qui risquent d'être excédés par le temps nécessaire à la mise en application de tous les protocoles destinés à pouvoir faire la vente à bord. On laisse cela se faire sans mesurer que depuis les quelques agressions liées à la situation de confinement, ce risque peut être calculé. On n'en tient pas compte.

J'aimerais savoir si vous avez pris une position et si vous allez enfin apporter les réponses qu'attendent nos collègues de Bus. Je pense aussi que la personne qui les envoie en ligne n'a pas envie qu'un agent soit gravement agressé ou qu'il subisse d'autres choses.

M. LE PRÉSIDENT.- Plusieurs questions. Le cahier des charges sera-t-il concerté ? Comment s'est opéré le choix des lignes et sur quels critères ? Les élus des CSSCT seront-ils associés aux observations ? M. LONGET a posé de nouvelles questions et M. CHIKH a interpellé sur les critères de choix et l'évaluation des pertes kilométriques.

M. GUYOT.- Concernant le cahier des charges qui est en cours d'élaboration au fur et à mesure de l'avancée du dossier de la reprise de la vente à bord, comme vous en avez fait la demande, je propose que la lettre de mission et le cahier des charges soient transmis à la CSSCT du CSEC pour réaction.

La demande de Mme AZEVEDO et de M. PATRAVE rejoint, me semble-t-il, des préoccupations exprimées par la médecine du travail et par le Dr JOUANNIQUE. Il s'agit de savoir si des élus des CSSCT 2 à 5 seraient associés à la phase d'observation. Je réponds : oui, je le souhaite. J'exprime toutefois une réserve de bon sens : si toutes les personnes sont invitées, il faut respecter les mesures sanitaires et les gestes barrières. Ces observations devront avoir lieu en toute sécurité pour tout le monde. Se pose alors la question du dimensionnement. Je suis favorable à ce que les élus des CSSCT 2 à 5 soient associés, en tout cas c'est mon souhait.

Concernant le choix des lignes et la communication voyageurs sur laquelle Mme AZEVEDO est revenue, M. SENCE peut peut-être compléter.

M. SENCE.- Île-de-France Mobilités ne souhaite pas que la RATP communique sur le SMS ticketing tant qu'il n'y a pas le numéro de téléphone unique, qui devrait sortir ce mois-ci. Nous avons décidé de le faire quand même, raison pour laquelle vous avez vu les affiches A4 dans les bus. Pourquoi ont-elles été retirées sur certaines lignes ? Je l'ignore. Ce ne sont pas les consignes données par le Département RDS.

Je reviens sur les questions de Mme AZEVEDO. Il y a effectivement 36 types de bus différents, mais certains se ressemblent. Nous avons essayé de faire des typologies de bus et allons procéder à différents essais. Pour avoir moi-même testé les gestes à bord de deux types de bus, quand on mesure 1,76 mètre, on peut ouvrir et assurer la vente sans se lever du siège. Il faut néanmoins actionner le frein de parc et pivoter sur son siège. C'est certainement pour cela que d'après leurs retours, certains machinistes n'ont pas suivi la procédure en quatre étapes.

M. NIVAULT disait la même chose quand il parlait du travail réel et du travail prescrit. C'est pour cette raison que nous avons souhaité faire intervenir les ergonomes pour essayer de définir un processus, quitte à adapter celui décrit, pour tenir compte du travail et de la situation réelle des machinistes, ainsi que de leur taille. C'est tout le travail que feront les ergonomes pour tenir compte de la taille des machinistes et des différents types d'autobus.

M. SARDANO parlait des TM vacances scolaires. Île-de-France Mobilités nous a demandé des propositions de réduction de l'offre puisque le trafic est d'à un peu près 50 % aujourd'hui. Dans Paris, les bus sont plutôt vides. Nous avons fait des propositions d'application de TM vacances scolaires sur un certain nombre de lignes, mais c'est encore en discussion avec Île-de-

France Mobilités. Il faut juste mettre en comparaison les 50 % de baisse de trafic avec les 10 % d'offre que représente en moyenne un TMEN vacances scolaires. Nous avons tenu compte du fait que c'étaient les vacances scolaires. Puisque certaines lignes ne desservent pas les écoles, collèges ou lycées pendant les vacances scolaires, une offre liée à un TM vacances scolaires ne sera pas appliquée sur ces lignes.

Je voulais revenir sur un élément. J'ai certainement mal expliqué les choses. Il y a un enjeu qui tourne autour des 30 M€. J'évoquais un autre élément qui me paraît intéressant dans la reprise de la vente à bord : l'accueil des voyageurs à bord du bus, surtout avec le portillon machiniste ouvert et la demi-porte avant fermée.

Il y en a un troisième relatif à la lettre d'Île-de-France Mobilités reçue en juillet, demandant à la RATP de reprendre la vente à bord. Cette demande a été faite aux autres transporteurs, notamment aux entreprises d'Optile, qui l'ont remise à bord. Il me semble intéressant pour la RATP d'être en capacité de répondre à des demandes d'Île-de-France Mobilités, comme le font les autres entreprises avec lesquelles nous serons en concurrence.

M. LE PRÉSIDENT.- A-t-on procédé à une évaluation des pertes kilométriques liées à la vente à bord ?

M. SENCE.- Oui, nous avons interrogé les machinistes, les REL et le CRIV pour savoir s'il y avait eu des impacts liés à la vente. Je n'ai plus les chiffres devant moi. Durant les quelques jours de la vente à bord, un certain nombre de lignes ont pris du retard. Le CRIV a dû faire des limitations ou des demi-tours, et intervenir pour adapter l'offre ou la régulation. Il y en a eu très peu. Aux dires du CRIV, ce n'est pas lié à la vente à bord mais à des problèmes de circulation ponctuels, comme il peut y en avoir Porte de Clignancourt aujourd'hui, Monsieur SARDANO.

M. GUYOT.- M. PATRAVE a évoqué la mise à jour des DUER et des 27 risques avec la méthode Atrisc, méthode qui est de bon sens. Elle est basée sur l'observation et l'évaluation en chambre, dans un bureau, mais aussi sur des observations de terrain associant l'ensemble des acteurs. Un DUER vit, il a vocation à évoluer dans le temps. À la faveur de ces évolutions, prendre en compte cette nouvelle méthode me semble opportun. Si l'on faisait les 27 risques d'ici demain, il faudrait de nouveau le regarder après-demain. C'est un document vivant.

Je vous rejoins, il faut le faire évoluer au regard des 27 risques DUER en prenant en compte cette méthode Atrisc.

Monsieur LONGET, vous avez raison, je n'avais pas compris la question, je m'en excuse. Vous parliez de la dotation. Les quatre masques chirurgicaux par jour pendant les périodes de fortes chaleurs ont été réduits à deux. Pour le reste, les dotations de type lingettes et de gel hydroalcoolique n'ont pas évolué à ma connaissance. Ce point fera peut-être l'objet d'une vérification avec l'équipe prévention des risques à RDS.

Vous avez posé une autre question : pourquoi pas en CSE ? La démarche sur la reprise de la vente à bord, conduite par RDS, a été progressive. Elle consistait d'abord à proposer pour 15 jours une expérimentation, qui a fait l'objet d'une présentation en CSSCT, estimant que c'était suffisant pour une expérimentation. Dans l'hypothèse de cette expérimentation de 15 jours, la consultation du CSE était envisageable au CSEC.

Monsieur SARDANO, M. SENCE a répondu sur le TM vacances scolaires, en lien avec la réflexion sur l'évolution de l'offre à la faveur du deuxième confinement.

La deuxième remarque portait sur la FIMO et la FCO versus la vente de tickets à bord qui est modifiée par l'épisode Covid, avec des mesures barrières et de protection complémentaires. Il me semble que ces deux sujets sont un peu séparés. Que la FIMO soit réalisée en interne ou en externe, il n'y a à ma connaissance pas de formation avec les protections en question au centre de formation du NEF à Aubervilliers. C'est à vérifier.

En revanche, comme toute professionnalisation et toute formation, il y a une phase d'apprentissage sur site, de mise en double, de formation en local par les assistants formateurs ou le terrain, qui amène à mettre en main les bus adaptés à la réalité Covid avec les mesures de protection adéquates. On distingue la formation réalisée par l'organisme de formation et les compléments de professionnalisation, qui peuvent être apportés au plus proche du terrain, qui embarquent cette problématique, comme les machinistes qui ont déjà été formés sont sensibilisés. Il a été évoqué la vidéo, les actions de sensibilisation des REL auprès des machinistes-receveurs.

M. BAZIN a interrogé sur les risques et la façon de rassurer, de ne pas inquiéter les agents dans un contexte anxiogène. L'objet même de nos travaux de prévention est de dire que l'on n'éliminera pas complètement le risque. On est là pour le réduire au maximum et pour que les conditions d'exercice du métier de machiniste, y compris la vente de tickets à bord, présentent le maximum de garanties pour la santé et la sécurité de nos agents. Le dossier ne parle que de cela. Des améliorations, des mesures de protection n'ont pas été retirées. Il n'est à aucun moment envisagé de faire moins, au contraire nous faisons plus. Nous adaptons en permanence et en continu le processus avec plusieurs propositions des ateliers de prévention, de la CSSCT du CSEC, qui ont été reprises dans les *flyers* et les outils de communication.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup. Madame AZEVEDO, je vous donne la parole de façon très brève. Je voudrais conclure ce point d'information et nous permettre de prendre une pause.

Mme AZEVEDO.- Nous avons la chance d'avoir aujourd'hui le Dr JOUANNIQUE. J'aimerais qu'elle s'exprime sur ce dossier.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais lui demander son avis.

Dr JOUANNIQUE.- Je pense que les discussions ont bien reflété celles que nous avons eues entre collègues, notamment les positions portées par mes collègues de RDS.

Vous avez rappelé la position initiale des médecins du travail, qui ne se positionnent pas contre la vente à bord mais alertent l'entreprise concernant la vente à bord dans un contexte Covid sur un risque infectieux, un risque de TMS et une charge mentale importante liée à tout ce que l'on a dit ce matin, c'est-à-dire la nécessité d'acquiescer des gestes complémentaires, la perte de temps, la relation voyageurs, le risque d'embouteillage. Il a été dit en CSSCT Centrale que certains points noirs du réseau ne sont pas identifiés.

Tout cela a conduit les médecins du travail à rédiger un premier courrier.

Ensuite, les médecins du travail ont de nouveau adressé un courrier à la direction qui, je le pense, vous sera transmis par le Dr ALLANIC. Ils y ont réaffirmé leur position initiale en prenant acte du fait que cette vente à bord était imposée à d'autres que l'entreprise, par IDFM, pour toutes les raisons qui ont été évoquées.

Dès lors, nous prenons acte de ce fait, mais souhaitons continuer à participer à la réflexion. Il s'agit d'une décision politique, mais ce n'est pas pour autant que les médecins du travail

ne doivent pas continuer à participer à ce processus, pour essayer au maximum de donner leur avis et de limiter les effets sur la santé.

Nous avons fait part de notre souhait de faire un travail coopératif, notamment avec les représentants du personnel. Je remercie M. GUYOT de l'avoir exprimé. Cela a été répété à plusieurs reprises, aussi bien dans des comités limités que par l'ensemble des médecins, en réunion de concertation avec le Dr ALLANIC.

Nous avons dans ce courrier repris tout ce qui a été dit aujourd'hui. Il faut engager une démarche pluridisciplinaire en associant tous les acteurs, en allant vers l'automatisation des processus, le ticketing, en identifiant les éventuels points noirs de réseau. On peut peut-être installer des distributeurs automatiques sur la voie publique. Il faut essayer de faire un travail à 180 degrés pour traiter tous les points.

Voilà la position des médecins du travail dont je suis le relais.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup.

J'en profite pour à nouveau remercier MM. GUYOT et SENCE pour leur présence à cette séance, ainsi que pour la qualité des échanges. Nous mesurons tout le travail de complément de mise en œuvre de cette mesure qui sera effectué en vue d'une reprise de la vente à bord dans quelques semaines.

Je vous remercie. Avant de proposer la pause, je donne la parole à M. SARRASSAT. Je propose de reprendre vers 11 heures 10.

M. LE SECRÉTAIRE.- M. NIVault va donner lecture d'une délibération après la pause.

J'aimerais revenir sur différents thèmes portés à la connaissance des élus. On a parlé de charge mentale, de risques liés au Covid, du risque TMS, tout cela pour répondre favorablement aux injonctions d'Île-de-France Mobilités dans une situation sanitaire compliquée, parce que la négociation du contrat est difficile en ce moment. On doit prouver que la RATP peut réagir quoi qu'il en coûte. Le « quoi qu'il en coûte » est intéressant dans le sens où l'on voit bien que même la RATP est embarrassée avec cette demande, parce qu'elle considère que ce n'est pas une priorité pour elle. Elle le fait sentir. Il y a une forte désapprobation de tout le tissu social et de tous les agents de Bus, parce que cela leur pose problème et les met en risques.

Nous en avons longuement débattu. Force est de constater que nous n'arriverons pas à nous convaincre mutuellement. C'est la raison pour laquelle une délibération sera lue après la pause.

M. LE PRÉSIDENT.- Je voudrais apporter une précision. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de lien avec la négociation du contrat. La demande d'Île-de-France Mobilités n'est pas adressée qu'à la RATP, mais à tous les opérateurs. Sous le contrôle de M. SENCE, il me semble que dans le réseau Optile, la vente à bord ne s'est pas arrêtée pendant les différentes crises.

M. LE SECRÉTAIRE.- C'est bien là le problème. Sur d'autres réseaux, la vente à bord continue alors qu'elle ne se fait pas à la RATP. Vis-à-vis du donneur d'ordre qu'est Île-de-France Mobilités, cela pose problème.

M. LE PRÉSIDENT.- La RATP a pris ses responsabilités à un moment donné, quelle que soit l'autorité organisatrice qui demandait que la vente à bord se poursuive.

Il est 10 heures 57, je propose de reprendre à 11 heures 10. Je vous souhaite une bonne pause.

La séance, suspendue à 10 heures 57, est reprise à 11 heures 10.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de reprendre notre séance. Dans la mesure où il y a une délibération, M. GUYOT a souhaité revenir parmi nous. J'ai accepté, parce qu'il est important que RDS puisse l'entendre. Monsieur NIVAULT ?

M. NIVAULT.- M. SARRASSAT veut peut-être reprendre la parole.

M. LE SECRÉTAIRE.- Oui, parce qu'un point m'a interpellé. Pourquoi passer ce sujet en CSEC ? Parce qu'il y a une modification importante des conditions de travail. C'est en ce sens que M. NIVAULT et moi-même avons décidé de signer l'ordre du jour. Avec cette procédure de vente de tickets, les machinistes-receveurs ne sont plus dans les mêmes conditions de travail. Cela impacte les CSE 2 à 5 et le travail quotidien des personnes du CRIV. C'est l'essence même de la raison de la signature pour les élus que nous sommes au CSEC.

M. NIVAULT.-

La direction nous présente ce jour un dispositif de reprise de la vente de tickets à bord des bus.

Les élus du CSEC s'étonnent et s'inquiètent de cette initiative, compte tenu des risques professionnels actuellement présents dans la situation de travail des machinistes-receveurs (MR), et de l'aggravation de ces risques par la mise en place de ce dispositif dans le contexte sanitaire actuel.

En effet, l'exercice du métier de MR dans le cadre de la pandémie COVID-19 comporte d'ores et déjà des risques qui dégradent les conditions de travail et de santé des agents. Le risque de contamination interhumaine de la Covid 19, les risques psychosociaux générés par le stress, les tensions avec les usagers et les agressions qui peuvent en résulter sont encore plus prégnants dans cette nouvelle phase critique de la pandémie, marquée par des mesures de plus en plus contraignantes.

C'est dans ce contexte que la direction envisage la reprise de la vente à bord, en réponse à une demande d'IDFM (qui fait référence au décret sur les conditions de confinement ainsi que le protocole national de sortie de confinement phase 3 pour rétablir la possibilité qu'un titre de transport soit acheté à bord et à la nécessité de mettre en oeuvre au plus vite les conditions permettant de reprendre cette vente à bord).

Pour ce faire, la direction RDS a présenté aux CSSCT et aux médecins du travail, l'expérimentation d'un dispositif de reprise de vente à bord des bus en septembre et octobre derniers, qui s'appuie sur des transformations du poste de travail (trappe de vente à bord) ainsi que sur une procédure pour pratiquer la vente (9 opérations à réaliser par le MR) qui modifient les conditions de réalisation du travail et d'exposition aux risques professionnels.

Bien que le document de présentation traite différents aspects de cette activité sur les conditions de travail et sur l'évaluation des risques, les élus s'inquiètent des risques que le projet fait porter à la santé et à la sécurité des agents. En effet, les élus considèrent le projet présenté préoccupant notamment au regard des points suivants :

- L'existence de risques réels pour la santé et la sécurité des agents identifiés par les médecins du travail et évalués par la direction. En effet, les médecins du travail de RDS ont émis un avis dans lequel ils alertent la direction sur les risques générés par

cette reprise de la vente à bord, risques infectieux, risques de chutes en montant/descendant du poste de conduite, risque de TMS, et risques psychosociaux et déconseillent en conséquence de reprendre la vente à bord. La direction dans son évaluation des risques acte à son tour l'existence de ces risques.

- Le niveau élevé de ces risques. Au-delà de leur existence, il ressort de l'évaluation de ces risques, des niveaux qui ne sont pas sans conséquence pour la santé et la sécurité des agents. Le risque lié aux agents biologiques est élevé, le risque d'agression est majeur. Par ailleurs, concernant la cotation de ces risques, les élus rappellent qu'ils ne cautionnent pas la méthodologie du cabinet ATRISC dans la mesure où il ne s'agit pas d'une analyse des risques centrée sur l'activité réelle de travail.

- Les élus demandent à l'entreprise de mettre à jour le document d'évaluation des risques conformément à l'art R4121-2 du CT.

- L'insuffisance des mesures de protection dans le plan d'action. A la vue du REX et des commentaires des différents acteurs (MR, REL, Préventeurs, Médecins du travail) qui ont participé à cette expérimentation, les réponses apportées par la direction ne sont pas suffisantes pour garantir la préservation de la santé et la sécurité des agents. Ainsi, les médecins du travail ont alerté sur les conditions dans lesquelles les mesures pourraient être acceptables, et ont mis en avant la nécessité d'allonger les temps de parcours, de disposer pour le MR d'une dotation suffisante de matériel pour se nettoyer les mains et désinfecter le matériel et le temps suffisant pour le faire. Or, nous constatons que le plan d'action de la direction n'intègre en rien les préconisations des médecins du travail, aucune mesure n'est prévue pour aménager les temps de parcours ou envisager des mesures différentes selon les caractéristiques de lignes (chargée ou non, avec peu de circulation) et des MR (aptitude au poste).

- En outre, comme impliquée par la procédure pour pratiquer la vente et constaté lors de l'expérimentation, la vente de tickets à bord implique un temps plus important passé à l'arrêt. Les retards que cela entraîne sur les temps de parcours nécessiteront plus de vigilance et de manoeuvres de la part du CRIV et pourront occasionner des tensions dans les relations MR/ régulateurs. Ainsi, le risque existe d'une charge de travail, y compris émotionnelle supplémentaire pour les régulateurs du CRIV.

- Une expérimentation qui a eu lieu dans un contexte sanitaire qui n'est plus celui d'aujourd'hui et qui rend l'évaluation des risques obsolète. En effet, le projet répond à une injonction d'IDFM émise le 7 juillet 2020, dans un contexte de sortie de confinement. Or, la situation actuelle est celle d'un reconfinement, avec des mesures plus contraignantes. Le dispositif et son expérimentation ont donc été pensés et réalisés lors d'un risque sanitaire encore « contrôlé ». Les risques peuvent être amplifiés par la reprise virulente de l'épidémie COVID 19. Ainsi, la reprise de la vente à bord peut s'avérer encore plus stressante pour les agents. Or l'augmentation de l'anxiété et plus généralement des risques psychosociaux intervient sur le risque de TMS et nécessite de revoir les cotations de ces risques.

L'ensemble de ces éléments amène le CSEC, ayant pour mission de participer à la protection de la santé et de la sécurité du personnel, à demander conformément aux dispositions de l'article L.2315-94 du Code du Travail, une expertise destinée à analyser l'ensemble des facteurs de risques professionnels susceptibles d'engendrer une dégradation des conditions de travail et de la santé physique et mentale des agents du département RDS.

Cet expert aura pour mission, en lien avec une délégation des CSSCT locales (des CSE de 1 à 5) de :

- Analyser les situations de travail des machinistes-receveurs et d'évaluer les facteurs de risques professionnels et les conséquences sur la santé physique et morale des agents ;
- Analyser les situations de travail des régulateurs du CRIV et d'évaluer leur charge de travail et les conséquences sur leur santé physique et mentale ;
- Aider les élus du CSEC à avancer des propositions de prévention de ces risques professionnels, en privilégiant la prévention primaire et collective, et d'amélioration des conditions de travail et de santé des agents
- Choix du prestataire

Le CSEC désigne le cabinet ELIOS, organisme agréé par le ministère du travail, demeurant 49, chemin entre les deux gares, 13200 ARLES, pour réaliser l'expertise.

Mandat pour l'exécution de la décision

Le CSEC mandate le Secrétaire du CSEC Monsieur Sarrassat Frédéric ou le secrétaire de la CSSCT centrale Monsieur Nivault Claude, pour prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de cette décision, notamment de prendre contact avec l'expert désigné et éventuellement d'engager, pour défendre les intérêts du CSEC, toutes les procédures administratives ou judiciaires requises.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur NIVAUT. Je propose de passer à l'examen des personnes qui peuvent voter.

Mme LÉQUIPÉ.- Compte tenu des absents, je propose que M. DASQUET vote pour M. VENON puisqu'il est de la même organisation syndicale et qu'il n'y a pas d'autre suppléant pour le CSE 5.

M. DASQUET.- C'est bon.

Mme LÉQUIPÉ.- Je propose que M. DOMINÉ vote pour M. GRATUZE, puisqu'il n'y a pas de suppléant de CSE 8 et qu'il est de la même organisation syndicale.

M. DOMINÉ.- C'est entendu.

Mme LÉQUIPÉ.- Je propose que M. LARDIÈRE vote pour M. SAUTEL, puisqu'ils sont du même CSE.

M. LARDIÈRE.- Bien reçu.

Mme LÉQUIPÉ.- M. RISPAL n'est pas remplacé, puisqu'il n'y a pas d' élu du même CSE et qu'il n'y a plus de suppléant CGT. Je propose que Mme PHIRMIS vote pour M. BOYER puisqu'ils sont du même CSE.

Il y aurait 19 votants : 9 UNSA, 6 CGT et 4 CFE-CGC.

Êtes-vous pour, contre ou vous abstenez-vous sur la résolution ?

(Il est procédé au vote.)

Mme LÉQUIPÉ.- La délibération est adoptée à l'unanimité des élus.

Pour : CGT (6), UNSA (9), CFE-CGC (4).

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Salutations définitives à M. GUYOT et M. SENCE pour cette séance.

IV – QUESTIONS SOCIALES

Je propose de terminer l'ordre du jour de notre séance en donnant la parole à M. SARRASSAT qui souhaite procéder au vote de deux délibérations. Je lui laisse nous donner les détails nécessaires.

M. LE SECRÉTAIRE.- Nous avons deux délibérations à vous soumettre. Je vous donne lecture de la première.

Les élus du Comité Social et Economique Central de la RATP, réunis en séance plénière le 10 novembre 2020, décident de procéder à la vente de la propriété "*Le Roubreau*", située sur la commune de Largentière (07110), d'une superficie de 24 210 m² et d'une parcelle de 2 300 m² située sur la commune de Montréal (07110) pour un montant de 450 000 €.

Les élus du Comité Social et Economique Central de la RATP donnent tous pouvoirs à Monsieur Frédéric SARRASSAT, Secrétaire et Monsieur Frédéric NIVERT, trésorier, pour procéder à ces signatures et accomplir toutes les formalités qui en découlent, au mieux des intérêts du Comité.

Mme LÉQUIPÉ.- Concernant la délibération proposée par le Secrétaire du CSEC, êtes-vous pour, contre ou vous abstenez-vous ?

(Il est procédé au vote.)

Mme LÉQUIPÉ.- Avec 19 voix pour, la délibération est adoptée à l'unanimité des élus participant au vote.

Pour : UNSA (9), CGT (6), CFE-CGC (4).

M. LE SECRÉTAIRE.- La seconde délibération est la suivante :

Les élus du Comité Social et Economique Central de la RATP, réunis en séance plénière le 10 novembre 2020, décident de procéder à la vente de la propriété "*Péchambert*", située sur la commune de Le Bugue (24260), d'une superficie de 181 261 m² pour un montant de 300 000 €.

Les élus du Comité Social et Economique Central de la RATP donnent tous pouvoirs à Monsieur Frédéric SARRASSAT, Secrétaire et Monsieur Frédéric NIVERT, trésorier, pour procéder à ces signatures et accomplir toutes les formalités qui en découlent, au mieux des intérêts du Comité.

Mme LÉQUIPÉ.- Concernant la délibération proposée par le Secrétaire du CSEC, êtes-vous pour, contre ou vous abstenez-vous ?

(Il est procédé au vote.)

Mme LÉQUIPÉ.- Avec 19 voix pour, la délibération est adoptée à l'unanimité des élus participant au vote.

Pour : UNSA (9), CGT (6), CFE-CGC (4).

FIXATION DE LA DATE DE LA PROCHAINE SEANCE

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup. Ces votes concluent l'ordre du jour de notre séance. Je m'apprête à vous donner rendez-vous pour la prochaine qui aura lieu le 25 novembre 2020.

Vous avez reçu l'ordre du jour et la convocation pour cette séance. Vous avez aussi reçu les dossiers. Vous aurez sans doute noté, en consultant l'ordre du jour de cette séance, qu'il est un peu particulier. En effet, cette séance de novembre ne nous permettra pas de vous informer et de vous consulter sur le budget et le programme d'investissement 2021, comme nous le faisons habituellement. En effet, en raison de la situation économique du fait de la Covid, mais également des incertitudes qui sont encore pendantes et liées à la négociation du contrat Île-de-France Mobilités, nous traiterons d'un point d'étape sur les résultats de l'EPIC et du Groupe, ainsi que du cadrage des charges d'exploitation pour 2021.

L'instance sera consultée début 2021 sur les projets de budget et de programme d'investissements découlant de l'état dans lequel se trouveront les négociations du contrat Île-de-France Mobilités à ce moment-là. En attendant cette séance du 25 novembre, je vous souhaite, avec Mme LÉQUIÉ, une bonne journée. Je vous dis à bientôt.

Au revoir.

M. LE SECRÉTAIRE.- À bientôt.

La séance est levée à 11 heures 30.