



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

jeudi 10 décembre

-----2020-----

La séance est ouverte à 14h00, 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° 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
	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
	Philippe BOYER	-	liste CGT CSE 14/SEM-CML
	Fabien LONGET	Membre titulaire	liste CGT CSE 4/BUS-MR
	Ludovic ORIEUX	-	liste CGT CSE 2/BUS-MRB
	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
	Stéphanie GRELAUD	-	liste CFE-CGC CSE 12/MTS
	Françoise PHIRMIS	-	liste CFE-CGC CSE 14/SEM-CML
MM.	Mourad CHIKH ²	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	Jean-Luc LALLEMANT ³	-	liste UNSA CSE 6/DSC
	Gilles PATRAVE	-	liste UNSA CSE 2/BUS-MRB
	Thibaut DASQUET ⁴	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Thomas LE CLEACH ⁵	-	liste CGT CSE 12/MTS
MM.	Éric TURBAN	-	liste CGT CSE 7/GDI
	Cyril LARDIÈRE ⁶	-	liste CFE-CGC CSE 9/M2E

Sont absents(es)/excusés (es) :

	Tarik ALLALOUCHE	Membre titulaire	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	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
	Sébastien HUBERT	-	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
Mmes	Sonia ÉBONGUÉ SIPAMIO	Membre suppléant	liste UNSA CSE 14/SEM-CML
	Nathalie MEUNIER	-	liste CGT CSE 5/BUS-MRB
MM.	Eliès BEN ROUAG	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	Benoît CHEVILLARD	-	liste CGT CSE 14/SEM-CML
	Alain DUIGOU	-	liste CGT CSE 2/BUS-MRB
	Abdelhakim KHELLAF	-	liste CGT CSE 8/ING-MOP
	David TÉTART	-	liste UNSA CSE 5/BUS-MRB

Assistent à la séance :

Mme	Christine BLONDEL	Représentante du syndicat CFE-CGC
MM.	Yves HONORE	Représentant de l'UNSA
	Frédéric DELEBARRE	Représentant de l'union syndicale CGt

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

² Remplace Tarik ALLOCHE en tant qu' élu titulaire pour les votes

³ Remplace Sébastien HUBERT en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Michel VENON en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace Patrick RISPAL en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁶ Remplace Thierry SAUTEL en tant qu' élu titulaire pour les votes

ORDRE DU JOUR

I - INFORMATIONS DU PRÉSIDENT	6
II - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE	9
III - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES	
1. Information-consultation sur le recours au télétravail dans le cadre de la Crise sanitaire Covid-19	13
2. Information-Consultation sur le recours au dispositif d'activité partielle dans le cadre de la crise sanitaire Covid-19	19
3. Information sur le projet de transfert du métier d'ACIM du Département SEM vers le Département RDS	24
IV – QUESTIONS SOCIALES	
1. Délibération portant sur la vente de la propriété « Le Virly » située sur la commune de la Faute-sur-Mer (85460)	32
2. Délibération portant sur le remplacement d'un membre de la Commission économique	34
FIXATION DE LA DATE DE LA SÉANCE SUIVANTE	36

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour. Je vous propose d'ouvrir cette séance, peut-être en commençant par vous remercier d'avoir accepté la modification de l'horaire au dernier moment. Merci beaucoup de votre disponibilité et d'avoir accepté. Mes remerciements vont prioritairement à M. SARRASSAT, ainsi qu'à toutes les personnes connectées cet après-midi.

Je propose de commencer par faire le point sur les personnes présentes et absentes. Sous le contrôle des uns et des autres, à ce stade, nous avons comme absents excusés MM. VENON, HUBERT, GRATUZE, RISPAL, SAUTEL, ALLALOUCHE parmi les titulaires, et parmi les suppléants Mmes EBONGUÉ SIPAMIO, MEUNIER, MM. DUIGOU, TÉTART et BEN ROUAG.

Madame LÉQUIPÉ, je vous laisse vérifier cela auprès de nos interlocuteurs.

Mme LÉQUIPÉ.- Pour l'UNSA, M. SARRASSAT m'a confirmé que c'étaient les seuls absents. Pour la CFE-CGC, Mme BLONDEL n'est pas connectée. Mme GRELAUD ou M. LARDIÈRE peuvent-ils me dire si elle sera présente et si d'autres personnes de la délégation sont absentes ?

M. DOMINÉ.- Bonjour. Christine BLONDEL devrait être parmi nous, je vais la contacter.

Mme LÉQUIPÉ.- Merci. Pour la CGT, Monsieur NIVault, y a-t-il d'autres personnes absentes ?

M. NIVault.- Bonjour. Mme MEUNIER, MM. DUIGOU, VENON, SAUTEL, KHELLAF, RISPAL et CHEVILLARD sont absents.

Mme LÉQUIPÉ.- Merci.

I – INFORMATION DU PRESIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- J'ai la grande peine de commencer à partager une information très triste, puisque je porte à votre connaissance le décès, des suites de la Covid-19, de notre collègue Saïd NOUROU. Il était entré à la RATP en juin 1997 en tant que conducteur sur la ligne 8 et avait été nommé en juin 2008 agent de maîtrise sur la ligne 14 en tant que superviseur d'exploitation, puis en tant que superviseur principal de régulation en grande nuit. Il avait d'ailleurs à ce titre été un acteur important du projet de prolongement de la ligne 14 que l'on inaugurerait le 14 décembre prochain. Nos pensées vont à son épouse, à ses trois enfants qui ont entre 17 et 19 ans, à qui nous exprimons toutes nos condoléances. Nos pensées vont aussi à ses collègues de travail puisque c'est un collectif solidaire qui est très affecté.

Si vous en êtes d'accord, Monsieur le Secrétaire, je propose de marquer une minute de silence en mémoire de Saïd NOUROU.

M. LE SECRÉTAIRE.- Bien entendu.

(Une minute de silence est observée)

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup pour cette marque de respect pour notre collègue.

Je partage néanmoins avec vous un point sur la situation sanitaire. Depuis le début de la crise, nous avons constaté 1 694 personnes testées de façon avérée à la Covid dont 1 412 depuis le 15 juillet. Après le décès de Saïd, nous n'avons pas d'agents en situation critique à notre connaissance à ce jour, alors que nous en avons deux dont celle de Saïd NOUROU, la dernière fois.

Au sein de la RATP, la tendance est stable et de ce fait assez semblable avec celle que l'on constate au niveau national, avec une stabilité du nombre de personnes nouvellement testées positives toutes les deux ou trois semaines. Nous enregistrons entre 15 à 20 cas nouveaux par période de trois jours.

C'est une tendance d'une certaine façon, assez encourageante. Néanmoins, comme vous l'entendez, elle ne permet pas de nous abaisser au niveau que l'on espérait tous. Il est très important de continuer à maintenir nos efforts et notre vigilance dans les périodes les plus propices à la diffusion du virus et que l'on a déjà évoquées, les moments de pause repas, café, cigarettes, les regroupements pour réunions ou événements particuliers.

Une information concernant RATP Dev en lien avec la crise sanitaire. RATP Dev a déployé en début de semaine des boutons d'arrêt dits « holographiques » sur le réseau de bus de Saint-Quentin-en-Yvelines que l'on exploite pour le compte d'Île-de-France Mobilités. C'est une technologie basée sur le savoir-faire de la société française MZ Technologie. Cette technologie est baptisée HoloStop. Ce projet est expérimenté depuis lundi dernier dans cinq bus. Il est placé à l'intérieur d'un boîtier physique. L'image « stop » flotte à l'intérieur du boîtier holographique. À l'origine du déploiement de cette technologie qui peut paraître surprenante de prime abord, figurent les mesures sanitaires et de prévention contre la Covid et le souci d'éviter un certain nombre de contacts. Nous allons voir si cela fonctionne. Nous verrons, selon les résultats, quels élargissements nous pourrions envisager sur le reste du réseau que nous exploitons.

Ces nouveaux dispositifs holographiques prennent la place des boutons d'arrêt classiques. Il suffit au voyageur de passer le doigt sur le bouton virtuel pour que celui-ci enregistre la demande d'arrêt. Le dispositif émet un court son et change brièvement de couleur pour informer la personne qui a signifié son souhait de s'arrêter que l'action a bien été prise en compte.

Ce dispositif, initialement utilisé pour équiper les ascenseurs, a été transposé pour s'adapter aux transports en commun. Nous suivons l'expérimentation de près.

Je n'ai pas d'autre information.

II – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.- Il n'y aura pas d'informations du Secrétaire car les circonstances que nous traversons nécessitent une période de recueillement et de respect. Au-delà de la tragédie que constitue toujours la perte d'un de nos collègues, Saïd était, pour un certain nombre d'entre nous, un véritable ami. Monsieur le Président, vous comprendrez que la petite aventure du CE pourra attendre quelques jours.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous remercie pour votre intervention. Y a-t-il des déclarations ?

M. DELEBARRE.- Nous n'avons pas de déclaration pour la CGT, mais nous nous associons bien entendu à ce que vous avez dit sur notre collègue. La CGT RATP et ses élus ici présents font part de leur peine suite au décès de notre collègue. Nos pensées vont à sa famille et à ses proches à qui nous adressons nos sincères condoléances.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. M. HONORÉ, puis Mme BLONDEL.

M. HONORE.- Impossible de commencer cette déclaration par un autre sujet, nous souhaitons vous proposer de rendre hommage à notre collègue Saïd NOUROU.

Tout d'abord conducteur de métro, Saïd était devenu agent de maîtrise sur la ligne 14.

Saïd a combattu la COVID 19 de toutes ses forces, entouré des siens, mais le mal a eu le dernier mot.

Le 07 décembre, en fin de journée, c'est un fidèle de notre organisation syndicale, un militant ancien et respecté qui est parti.

L'UNSA RATP exprime sa profonde tristesse et présente ses sincères condoléances à son épouse et ses trois enfants, ses proches, aujourd'hui dans le deuil.

Saïd était apprécié pour son humanité et ses compétences. L'UNSA RATP le remercie pour sa fidélité à ses convictions, sa droiture.

Ce très triste évènement, s'ajoutant aux disparitions précédentes d'agents RATP, nous rappelle l'importance de maintenir la plus grande vigilance vis-à-vis des risques de contagion.

L'UNSA RATP ne cessera d'insister auprès des agents afin qu'ils ne baissent pas la garde notamment par le respect des mesures de protection et nous encourageons vivement l'entreprise pour qu'elle poursuive, elle également, ses actions de prévention.

Le 17 décembre prochain, notre organisation syndicale appelle les salariés à exprimer leurs craintes mais aussi leurs attentes vis à vis de l'avenir qui se prépare pour eux, au travers notamment des décrets en préparation suite à la Loi LOM.

La séance précédente, l'UNSA RATP exprimait ses convictions intangibles concernant la mise en œuvre du règlement européen transposé dans la Loi en 2009, concernant les transports publics urbains de voyageurs.

Pour nous, ce service public est un besoin essentiel, un bien commun, qui doit échapper aux règles du marché. La mise en concurrence de la RATP n'apporte aucune réponse

supplémentaire aux besoins de nos voyageurs, que la RATP ne serait pas capable de mettre en œuvre dans un cadre contractuel.

Pour autant, au regard de la législation européenne, transposée à la Loi française, nous n'échapperons pas à ce funeste destin dont nous subirons sans doute, agents comme usagers, les effets néfastes dans les années suivantes, ou du moins les désavantages vis à vis d'une entreprise publique, multimodale et intégrée.

Dans ce contexte, le cadre social territorial devait au titre de la loi LOM nous préserver d'une mise en concurrence sous l'angle absolu du moins-disant, dont les conditions de vie au travail feraient les frais, comme la qualité de service.

A ce stade, et sans mésestimer les évolutions par rapport aux propositions initiales, l'objectif n'est pas encore atteint.

C'est la justification de notre appel à cesser le travail, pour 24 heures, afin de tenter de peser sur la clôture des concertations.

Tout en échappant aux conditions minimalistes, appliquées nul part en France, de la convention collective des transports urbains, nous mettrons l'accent sur :

- l'allongement du temps de travail quotidien, contradictoire avec la préservation de la santé de nos collègues machinistes et la sécurité de nos voyageurs,
- la perte de repos annuels RTT par rapport à l'existant,
- des capacités de dérogations dans les seules mains de l'employeur sans consultation des salariés ou autorisation de l'administration.

Cette liste n'est pas complète mais elle dénote d'un durcissement à venir des conditions de travail d'un métier de sécurité dans l'environnement le plus dur du territoire national, qui ne pouvait rester sans réaction de notre part.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Madame BLONDEL ?

Mme BLONDEL.- Au nom de la CFE-CGC, nous vous informons que nous nous associons à la peine de nos collègues. Nous exprimons toutes nos condoléances à la famille du collègue décédé.

Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du réseau BUS, l'Unité des Ateliers de maintenance veut faire évoluer son organisation et proposer des prestations innovantes en développant, entre autres, la maintenance itinérante au sein du Pôle Matériel Roulant.

Cette évolution permettrait d'optimiser le fonctionnement des AC et de contribuer à la performance des centres bus en offrant des prestations plus pertinentes et en créant une BU pour les AC en généralisant la maintenance itinérante avec une prévision de mise en place de ce projet en mars 2021.

Elle permettrait également de rendre les salariés de cette unité polyvalents et polycompétents et d'harmoniser les rémunérations accessoires et plus particulièrement des primes de superposition des agents de l'Unité des AC.

Si le dialogue social, par le biais de 4 audiences bilatérales, semble bien construit, la pluri syndicale a été reportée de nombreuses fois pour enfin être prévue le 10 Décembre.

Par ailleurs, la CFE CGC Groupe RATP s'étonne de la multiplication des communications orales erronées et anxiogènes diffusées par certains membres de la Direction d'Unité depuis plusieurs mois aux salariés, managers compris. Selon ces communications, la création d'une filiale serait annoncée très prochainement (début 2021), ce qui aurait inévitablement un impact sur le statut des salariés (perte du statut ?). En outre, la pertinence économique d'un tel choix n'a pas été démontrée et ne semble pas avoir été validée par le COMEX. La CFE-CGC Groupe RATP rappelle que de telles communications sont préjudiciables pour les salariés de l'entreprise et qu'aucun délit d'entrave ne doit être commis.

M. LE PRÉSIDENT.- Bien noté Madame BLONDEL.

III – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Information-consultation sur le recours au télétravail dans le cadre
de la Crise sanitaire Covid-19

**Christophe NOEL, responsable d'unité spécialisée GIS politiques
de rémunération et accompagnement de la performance RH**

participe à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Ce dossier a été abordé en Commission SSCT, je passe la parole à M. NIVAULT pour le rapport.

M. LE SECRÉTAIRE.- Pour être précis, nous avons conclu avec M. NIVAULT qu'il n'y avait pas d'avis majoritaire dans sa commission et que l'on interrogerait les élus sur le point à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT.- Je donne la parole à M. NIVAULT pour qu'il nous fasse le compte rendu de la commission, puis à Mme AZEVEDO pour une déclaration de l'UNSA.

M. NIVAULT.- Le vendredi 4 décembre 2020 a eu lieu une séance supplémentaire de la CSSCT centrale avec à l'ordre du jour « L'information consultation sur le recours au télétravail dans le cadre de la crise COVID-19 ». Nous remercions Mme Despas et M. Noël pour la qualité des échanges.

La mise en place du télétravail pendant la période de confinement fait suite aux annonces gouvernementales du président de la République du 28 octobre et du protocole national instauré le 29 octobre.

Le télétravail redevient la norme, pendant cette période de confinement, pour les salariés dont les activités peuvent être réalisées à distance. Le contexte et les normes étant posés, qu'en est-il aujourd'hui à la RATP ?

Avant le début de la crise sanitaire, nous avons environ 2300 agents qui avaient adhéré à un accord télétravail, à ce jour et suite au confinement, nous en avons 4300. L'ensemble des agents en télétravail, imposé pendant cette période de confinement, concerne 8000 salariés.

De nombreuses interrogations sont ressorties lors de cette réunion :

- Sur les conditions de travail des agents en télétravail (matériels, espaces, confidentialité...)
- Sur la possibilité d'un système de déconnexion automatique afin de respecter les temps de travail et de repos
- Sur les coûts pour les agents engendrés par ce dispositif (électricité, équipements ...)
- Sur la mise à jour des DUER dans les établissements ?
- Sur les modalités des HIS ?

M. Noël nous a rappelé que les directeurs avaient la possibilité de proposer des alternances présentiel / télétravail en fonction des situations personnelles des agents (violences familiales, isolement...)

Sur les conditions de travail, la RATP n'a pas mis en place de procédure permettant une amélioration de celles-ci. Nous avons souhaité qu'un partenariat soit passé avec un fournisseur afin que les salariés puissent s'équiper en mobilier et accessoires.

Nous avons relevé qu'un ensemble d'outils digitaux est à disposition des salariés et de l'encadrement pour répondre à leurs interrogations.

Pour permettre aux agents de ne pas se connecter en dehors de leur temps de travail, une réflexion est en cours au département SIT concernant un dispositif de régulation de l'utilisation des outils numériques. Certains agents sur-sollicités nous ont fait remonter qu'ils ne parvenaient plus à différencier leur vie professionnelle de leur vie privée.

Concernant la mise à jour des DUER, elle se fera au niveau des CSE mais la direction ne sait pas si elle est engagée.

Sur les surcoûts d'équipements aucune compensation financière n'est prévue à l'heure actuelle pour les salariés.

Les HIS, quant à elles, peuvent se dérouler en présentiel tant que les mesures et les gestes barrières sont respectés. Pour les agents en télétravail, les HIS en visio sont à prioriser.

Le nouvel accord sur le télétravail sera proposé à la signature au mois de janvier après négociation en décembre avec les OSR.

Merci de votre attention

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur NIVAUT. Je passe la parole à Mme AZEVEDO.

Mme AZEVEDO.- Pour commencer, nous pourrions dire que la RATP ne s'est pas illustrée en première de cordée ni même en compétitrice du super G sur ce dossier.

En voilà la preuve par cette rétrospective des actions engagées par l'UNSA-RATP en terme de télétravail durant cette période de crise sanitaire et de circulation active du virus.

Deux Alarmes sociales ont été déposées par l'UNSA-RATP, au niveau transversal de l'Entreprise, afin de recourir au télétravail exceptionnel massif au sein de la RATP, et ce, dans le but de participer à l'effort national en terme de lutte contre la circulation du virus.

La première Alarme faisait suite au passage de Paris et de la petite couronne à l'état de zone d'alerte maximale, le 04 octobre, la seconde, quant à elle, s'appuyait sur la première mise à jour du Protocole sanitaire du 16 octobre par l'intermédiaire duquel, il était demandé aux employeurs de fixer « un nombre minimal de jours de télétravail par semaine, pour les postes qui le permettent ».

Malgré nos interventions, la Direction de l'Entreprise adoptera une position que nous considérons comme irresponsable, se retranchant derrière l'argument, qu'à ce stade, il ne s'agissait que de « recommandations ». L'entreprise ferait-elle du « chasse-neige » ?

Nous avons interpellé Madame la Ministre de l'emploi, Elisabeth Borne, sur la position de la Direction de la RATP par l'intermédiaire d'un courrier du 27 octobre 2020.

C'est à la seconde mise à jour du Protocole national pour assurer la santé et la sécurité des salariés en entreprise face à l'épidémie de COVID-19 du 29 octobre 2020, que la Direction de GIS recevra les Organisations syndicales représentatives dans le cadre d'une concertation en matière de mise en œuvre du télétravail au sein de la RATP.

En effet, la Direction de l'Entreprise prend « enfin » conscience que le télétravail exceptionnel devient la norme et qu'il est un outil dans la limitation des interactions sociales et ainsi dans la lutte contre la circulation du virus.

Pour autant, si la Direction générale adhère enfin au télétravail exceptionnel, il n'en reste pas moins que certaines directions locales font de la résistance et se permettent d'adapter les consignes du Protocole sanitaire et de la Direction de GIS au gré de leurs ambitions.

Fort de ce constat, l'UNSA-RATP déclinera des Alarmes sociales visant à faire respecter les consignes en termes de télétravail au niveau des Départements et des Unités.

Pour exemple, la Direction de RDS, lors de notre Alarme sociale du 06 novembre, nous déclare qu'elle « incitera sans ingérence » ses Unités et ses Centres Bus au télétravail alors que nous estimons qu'elle doit être proactive dans la mise en place du télétravail exceptionnel.

C'est aussi le cas des directions des Centres de formation, que ce soit sur SEM, RDS ou encore SUR, qui estiment que les formations théoriques doivent se dérouler en présentiel alors même que la Direction de GIS, en concertation avec les Organisations syndicales, a rappelé que « le distanciel devient la règle par défaut »

Aussi, de façon totalement arbitraire, certaines Directions des Ressources humaines demandent à leurs assistants et secrétaires d'assurer des journées en présentiel alors même que leurs fonctions sont 100% télétravaillables, et ce, afin de réaliser des opérations d'archivage au prétexte que le traitement des archives doit être terminé au dernier trimestre 2020 dans le cadre du programme Lyby+. Certains feraient-ils du Hors-Piste ?

Ainsi, nous considérons que ces directions locales ne respectent pas le Protocole national pour assurer la santé et la sécurité des salariés en entreprise face à l'épidémie de COVID-19 notamment en matière de mise en œuvre du télétravail.

Cette situation induit un manquement aux obligations de sécurité, de protection et de prévention des risques énoncées dans les articles L. 4121-1 et L. 4121-2 du Code du Travail et l'UNSA-RATP s'est d'ores et déjà rapprochée de l'inspection du travail afin d'étudier la faisabilité de contrôles de cette dernière en matière de respect du Protocole sanitaire et du télétravail.

Pour continuer, l'UNSA-RATP vous demande où en sont les évaluations des risques sur le télétravail ainsi que la mise à jour des DUER ?

D'autre part, l'UNSA-RATP revendique une indemnité exceptionnelle pour les différents équipements achetés par les salariés non prévus par l'employeur ainsi que les différentes charges supplémentaires.

Pour conclure, l'UNSA-RATP ne souhaite pas voir ce dossier sous une avalanche de mauvais élèves.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame AZEVEDO. Monsieur DELEBARRE ?

M. DELEBARRE.- Si le recours au télétravail imposé dans l'entreprise répond à une situation sanitaire, il aura sûrement permis d'éviter un nombre de contaminations plus important.

Pour autant ce recours au télétravail ou plutôt travail à distance a révélé de nombreuses contraintes pour les salariés (vie familiale, temps de travail augmenté, non-respect du droit à la déconnexion, conditions de l'exercice du télétravail au domicile, etc.)

Ce recours s'arrêtant au 14 décembre, la consultation de notre comité est pour le moins pour post-mortem ! C'est pourquoi la délégation CGT s'abstiendra sur ce point.

M. LE PRÉSIDENT.- Sous le contrôle de tout le monde, nous allons attendre les déclarations de ce soir pour savoir si la recommandation du télétravail telle qu'on l'évoque en ce

moment s'arrête réellement le 14 ou si elle a des chances d'être prolongée. Au regard de la non-atteinte des objectifs de diminution du nombre de personnes contaminées par jour, il est possible que cela fasse partie des mesures prolongées.

M. DELEBARRE.- Avec un nouveau décret et une nouvelle consultation.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous verrons.

Mme BLONDEL.- Depuis le début de la crise sanitaire, la CFE CGC a toujours bien fait la distinction entre l'application de l'accord télétravail, actuellement en cours de renégociation, et le télétravail imposé par la crise sanitaire. La CFE CGC insiste sur le fait que dans le cadre de l'accord, le télétravail doit être choisis contrairement à celui imposé par la crise qui oblige celui-ci à être contraint.

Toutefois, nous rappelons que l'entreprise doit donner au management la possibilité de traiter au mieux les situations particulières. Nous regrettons également que les salariés n'ayant pas signé de convention se voient privés d'indemnisation alors qu'ils participent de la même manière à l'effort collectif.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Il était utile de le préciser. L'utilité vient de la concomitance des dates. Je ne sais plus qui a précisé que la négociation allait commencer. C'est bien le 15 décembre que la multi aura lieu. On négociera sur le télétravail dans les conditions de volontariat rappelées par Mme BLONDEL.

Dans le cadre de cet accord, au regard de l'expérience que nous avons vécue, nous avons rajouté dans la proposition de texte, un paragraphe précisant que dans un certain nombre de circonstances, on pourra y recourir de manière obligatoire. On distingue le télétravail dans le contexte de la négociation, du télétravail obligatoire depuis la prolongation de l'état sanitaire le 29 octobre, comme cela a été rappelé.

Monsieur NOËL, voulez-vous apporter des précisions sur des éléments de compte rendu de la Commission SSCT ?

M. NOËL.- Non. Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons procéder au vote.

Mme LÉQUIPÉ.- Compte tenu des absents indiqués en début de séance, je propose que M. ALLALOUCHE soit remplacé par M. CHIKH du même CSE, que M. DASQUET remplace M. VENON puisqu'il n'y a pas de suppléant pour le CSE 5 et qu'ils sont de la même organisation syndicale, que M. LALLEMANT remplace M. HUBERT du même CSE, que M. DOMINÉ remplace M. GRATUZE puisqu'il n'y a pas de suppléant pour le CSE 8 et qu'ils appartiennent à la même organisation syndicale, que M. LARDIÈRE vote pour M. SAUTEL du même CSE et que M. LE CLEACH vote pour M. RISPAL. Cela vous convient-il ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Pour ma part oui.

M. NIVault.- Également.

Mme LÉQUIPÉ.- Nous avons 10 voix pour l'UNSA, 8 pour la CGT et 2 pour la CFE-CGC.

Étant donné qu'il n'y a pas de proposition d'avis de la CSSCT, je vais vous appeler à voter sur le point inscrit à l'ordre du jour. Êtes-vous pour, contre ou vous abstenez-vous sur le recours au télétravail dans le cadre de la crise sanitaire Covid-19 ?

(Il est procédé au vote.)

Pour : CFE-CGC (2)

Contre : UNSA (10)

Abstention : CGT (8)

Mme LÉQUIPÉ.- Les abstentions étant considérées comme des votes négatifs, il y a 18 votes contre. L'avis sur le recours au télétravail dans le cadre de la crise sanitaire Covid-19 est négatif à la majorité des élus présents.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

III – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Information-Consultation sur le recours au dispositif d'activité partielle dans le cadre de la crise sanitaire Covid-19

Christophe NOEL, responsable d'unité spécialisée GIS politiques de rémunération et accompagnement de la performance RH

participe à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Ce dossier a été abordé en Commission économique. Je propose de céder la parole à M. SARDANO.

M. SARDANO.- Pour traiter ce dossier, la commission a reçu Monsieur Noel de GIS en charge de la rémunération et du temps de travail mais aussi des relations avec le ministère du travail dans le cadre du chômage partiel. Et nous le remercions tout en lui souhaitant une bonne fête.

Lors du premier confinement nous avons déjà été informés sur le recours à ce dispositif qui vise à mettre au chômage les salariés durant une période plus ou moins longue tout en bénéficiant d'une prise en charge d'une partie du salaire par l'état. L'entreprise complétant cette prise en charge pour limiter la baisse de salaire. Seules les primes à l'acte sont perdues pour le salarié ce qui pour certains représente une somme non négligeable.

Une note d'information nous a été communiquée présentant le bilan de l'activité partielle sur la période allant de mars à septembre. L'EPIC devrait recevoir de l'état la somme de 39 M d'€. Sur cette somme, la RATP devra reverser 13 M d'€ au titre de l'UNEDIC. Le solde net sera de 26 M d'€ auquel il faudra rajouter le remboursement des charges sociales et des taxes sur rémunération. En effet le gouvernement a décidé en juin l'exonération de ces charges patronale et salariale avec effet rétroactif sans incidence sur le calcul des retraites. Au total c'est environ 52 M d'€ que l'état nous doit.

Pour ce deuxième confinement, la direction a décidé de relancer ce dispositif sans pour autant atteindre les volumes du printemps. En effet c'est environ 50 personnes par jour qui seront concernés soit environ 200 000 euros de salaire avec 80 000 euros pris en charge par l'état plus 80 000 euros de charges d'économisées. Et cela pour un mois. Malgré tout il a fallu refaire les déclarations pour chaque secteur bénéficiant d'un SIRET et de salariés soit 128 déclarations auprès des 7 DIRECTE qui couvrent nos activités. La période s'étalant du 1er novembre au 31 décembre.

Les motifs du recours au chômage partiel sont de trois ordres : le recours au télétravail pour tous les salariés dont l'activité le permet ; la réduction de l'offre de transport décidée par IDFM suite au couvre-feu puis aux heures creuses et pour finir la réduction du trafic le WE.

Les départements touchés sont SEM ; CML ; GIS ; JUR ; VAL et MTS. Et c'est surtout ce département qui est touché avec une particularité par rapport au premier confinement : le télétravail peut être appliqué sur une partie du service (découpage à l'heure). Pour JUR cela concerne une personne et deux pour VAL. Paradoxalement pour ces deux exemples c'est la mise en place généralisé du télétravail à JUR et VAL qui génère l'inactivité du personnel ne pouvant télétravailler.

Pour être complet sur l'information, un code pointage spécifique a été créé. Le code 709 en lieu et place des codes 016 et 028 utilisés au printemps. Ce code entraîne donc le paiement à 100% du salaire hors primes à l'acte.

Un autre code existe pour les personnes vulnérables : le code 746 avec un impact sur le salaire de moins 5 % sur le T+C.

Merci

M. LE PRÉSIDENT.- Je passe la parole à M. JONATA, puis à M. NIVERT.

M. JONATA.- L'UNSA-RATP vous le dit : l'entreprise s'illustre en gestionnaire responsable de ses ressources. Ce second recours à ce dispositif n'a finalement que peu avoir avec le

précédent lors du 1^{er} confinement. En effet dans ses résultats il ne concerne qu'environ 50 agents par jour dans toute l'entreprise avec, à noter, aucun agent concerné à RDS. Les économies réalisées ne sont évidemment plus du même ordre.

Cependant, nous saluerons ici l'investissement des équipes à GIS pour la déclaration des 128 numéros de SIRET susceptible d'être touché par les conséquences des mesures sanitaires sur l'emploi des personnels. Le confinement étant un peu moins contraignant cette fois-ci, moins de salariés ont été directement impactés. Mais cela ne pouvait pas être prévisible.

Pour l'UNSA-RATP, ce dossier a le mérite de tenir compte d'une première période et d'en tirer un fonctionnement plus clair pour tous. Il n'y a plus de cafouillage sur les codes de pointages différents suivant les unités 016 /028. Cette fois-ci un seul est retenu, le 709 indiquant de facto une baisse d'activité et un placement en chômage partiel avec des règles clarifiées. L'agent doit être prévenu au plus tard la veille pour modifier son activité. Les réservistes n'entrent pas eux dans ce dispositif puisqu'ils sont considérés travaillants. L'entreprise ne veut donc prendre aucun risque et se garanti de toutes fraudes.

Nous considérons cependant que tout n'a pas été fait pour garantir aux salariés concernés les avantages de leurs salaires et accessoire puisqu'ils se voient imposer la mesure. Pour exemple les primes à l'acte liées à la période du chômage partiel ne sont pas versées sauf en cas de chômage partiel au grain, à l'heure au cours d'une journée de travail, qui annule ces pertes.

L'UNSA RATP considère que l'aménagement de l'organisation du travail pour les agents aurait pu se faire de manière différente afin d'éviter au maximum le recours au chômage partiel. Pour exemple cela a été mise en œuvre à SEM à la demande de l'UNSA-RATP, avec la constitution d'équipes itinérantes en activités mobiles pour occuper les espaces et éviter les sédentarisation de PSIE. Preuve que quand nous voulons nous pouvons !

M. NIVERT.- Comme nous l'avons précisé lors de la séance du 22 avril 2020 portant sur le même sujet, la CGT ne remet pas en cause le recours à l'activité partielle et le fond du dispositif en rappelant que celui-ci a tout de même vocation à protéger l'intégrité physique des salariés.

Par ailleurs, notre Organisation Syndicale est cependant beaucoup plus inquiète sur les conséquences directes ou indirectes de la mise en place de ce dispositif.

Nous pouvons d'ores et déjà en faire état de quelques-unes.

Elles peuvent être rangées dans 2 catégories :

- Les impacts pour les salariés
- Les impacts pour l'entreprise

Pour les salariés, au gré des envies et des interlocuteurs, nous passons de l'appellation « Activité partielle » à « Chômage partiel », nous apprenons à conjuguer avec de nouveaux codes de pointages qui finissent par donner le tournis, bref, pas simple pour eux de s'y retrouver dans la mise en œuvre pratique, le résultat étant consigné dans les bulletins de salaire et de pointage fournis à posteriori. Parfois la mise en « Activité partielle » se retrouve arbitraire, privilégiant certains au détriment d'autres, poussant ainsi les salariés au questionnement.

Pour l'entreprise, il s'agit de récupérer la compensation auprès de l'état, IDFM étant en incapacité de faire face à la situation sanitaire alors qu'elle nous demande de poursuivre notre mission de service public. En effet, à ce jour, elle est toujours en attente sur ce point.

La CGT-RATP aurait préféré que l'entreprise assume seule ces impacts, car elle en avait les moyens, en abandonnant cette compensation et en encourageant ainsi l'Etat à venir en aide à ceux qui ont le plus souffert des confinements et autres couvre-feux, à savoir les petits commerçants et TPE dont certains sont encore privés d'activité à ce jour.

Pour conclure, si le dossier se veut rassurant sur certains points (pas d'impact sur l'ancienneté, les retraites, les congés, l'intéressement, etc...), la CGT-RATP reste en attente alors des véritables impacts, car il y en aura sans doute : impact sur les assiettes de masse salariale, par exemple, servant au calcul de l'enveloppe d'avancement, mais aussi des subventions de fonctionnement des CSE et du CSEC, autres ...

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Madame BLONDEL ?

Mme BLONDEL.- La CFE CGC soutien bien évidemment les mesures prises par l'entreprise à la demande des autorités organisatrices.

L'entreprise a fait le nécessaire pour garantir et compléter la rémunération des salariés à l'exception des primes à l'acte. Nous avons noté également qu'il n'y aura pas d'impact sur le calcul des retraites.

Toutefois devant les incertitudes liées à cette crise loin de prendre fin, la CFE CGC s'interroge sur les mesures qui pourraient être imposées à l'entreprise et les populations qui pourraient être concernées. Elle demande à l'entreprise d'être toujours à l'écoute des organisations syndicales afin de négocier les mesures les mieux adaptées dans l'intérêt des agents.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je vais réagir sur un point souligné dans une des déclarations : l'entreprise avait les moyens de faire face. En additionnant les sommes que nous estimons que l'Etat nous versera au titre des deux phases de chômage partiel, il est impossible, au regard de la situation financière évoquée lors de la dernière séance et des projections de résultats sur 2020, de justifier que l'on avait les moyens de ne pas recourir au soutien de l'Etat pour le chômage partiel s'il s'avérait que l'entreprise a des résultats négatifs. On a un désaccord sur notre vision respective de ce qu'est une entreprise qui a les moyens de faire face ou pas. À partir du moment où les résultats sont possiblement négatifs, on ne peut pas considérer que l'on a les moyens.

Monsieur SARDANO, pouvez-vous nous communiquer votre proposition d'avis ?

M. SARDANO.- Les élus doivent émettre un avis ce jour en séance supplémentaire concernant le recours à l'activité partielle dans le cadre de la crise sanitaire COVID-19. Cette mesure, déjà appliquée lors du premier confinement, permet d'une part de sécuriser les comptes de l'entreprise en évitant de lui faire porter l'intégralité de la charge des salaires des agents concernés et d'autre part de sécuriser des emplois qui pourraient se voir menacés. La simplification des codes de pointage, la garantie du salaire hors prime à l'acte et l'absence d'impact sur le calcul des retraites sont aussi des points positifs.

Malgré tout les élus du CSEC souhaitent au travers cet avis alerter la direction sur les conséquences du chômage partiel. En effet, les agents concernés ne sont en aucun cas volontaires et subissent une décision prise en haut lieu. Dans certains départements ou unités, des négociations ont permis d'adapter les organisations de travail en évitant ainsi le recours au chômage partiel et les élus s'en félicitent tout en regrettant que ces négociations ne furent pas la règle.

Les élus du CSEC demandent aussi à la direction d'étudier le différentiel de salaires suite au non-paiement des primes à l'acte afin de ne pas mettre en difficulté des familles en ces périodes de fêtes et d'adopter des mesures d'étalement pour lisser les pertes de salaires constatés. Les élus du CSEC demandent que l'entreprise fasse un état des lieux sur l'effet du chômage partiel sur les comptes de temps et en particulier sur les CA et, à titre exceptionnel, de permettre d'une part le transfert sur l'année 2021 de CA au-delà des 6 jours réglementaires et d'autre part d'augmenter le nombre de jour prévus dans le cadre de don.

Cette information ayant lieu le même jour que la consultation, il n'est pas possible d'obtenir des réponses aux demandes des élus, et en conséquence les élus émettent un avis sous réserve.

Mme LÉQUIPÉ.- Sur la base de la proposition qui vient d'être faite par le président de la Commission économique, êtes-vous pour contre ou vous abstenez-vous ?

(Il est procédé au vote.)

Mme LÉQUIPÉ.- L'avis est adopté à la majorité des élus présents.

Pour : CFE-CGC (2), UNSA (12)

Contre : CGT (8)

M. SARDANO.- Aujourd'hui, nous sommes dans le cadre d'une information-consultation. Un certain nombre de questions sont posées dans l'avis, malheureusement la concomitance des deux ne nous permet pas d'avoir des réponses et de nous positionner totalement. Cet avis sous réserve est un avis en attente puisque nous l'émettons. Nous attendons une réponse à nos questions. On sait que l'on est un peu dans l'urgence, mais on peut regretter que l'information et la consultation aient lieu un même jour. Habituellement, on peut poser des questions entre la présentation et l'avis. La présentation et la consultation ayant lieu le même jour, il est compliqué de le faire.

À situation exceptionnelle, avis exceptionnel !

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de remercier M. NOEL pour ses explications en Commission économique et sa participation à notre séance. Je propose de le libérer.

M. BOYER.- J'ai levé la main. Je remercie le président de la Commission pour ses explications. Les réponses qui seront apportées pourraient-elles remettre en question l'avis proposé et donc le vote d'aujourd'hui ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Je ne vois pas en quoi cela remettrait en cause l'avis proposé. Cela peut orienter les organisations syndicales et les élus pour la suite mais pour l'instant l'avis a été émis avec un certain nombre de réserves. On peut d'ailleurs considérer que même s'il y a des réponses, elles ne nous conviendront pas. Les réserves seront maintenues sur certains points, je n'en doute pas parce que des questions ont déjà été évoquées à plusieurs reprises. On sent qu'il y aura une crispation de la part de l'entreprise.

III – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Information sur le projet de transfert du métier d'ACIM du
Département SEM vers le Département RDS

Jérôme BERNY, Chargé d'études AMOA RDS gares et infrastructures
Alain CHARLET, Responsable d'unité spécialisée RDS, direction des
gares et des structures

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Ce dossier a été abordé en Commission économique. Je propose à M. SARDANO de nous donner lecture du compte rendu.

M. SARDANO.- Ce dossier nous a été présenté par Mrs. Jérôme BERNY et Yann TOMASY de l'entité Gares Routières du département RDS. Nous les remercions pour la richesse des échanges.

Ce dossier vient de faire l'objet de présentations aux organisations syndicales et était initialement prévu pour une mise en place en début d'année 2020. Les événements ont retardé la mise en place qui se fera donc en janvier 2021.

Ce transfert de personnel concerne 12 agents, anciens inaptes du département Bus, du moins en majorité, qui avaient à l'époque été transférés vers le département SEM avec un reclassement au travers du protocole PERICLES. Ce dernier département étant le département du service au sein de l'EPIC. Bus de son côté était dans une phase d'abandon progressive de ses activités en gares routières. Fermeture des points de ventes, création des PCC de régulation puis du CRIV avec l'abandon des postes de commandements locaux et diminution du nombre d'encadrants sur ligne avec la suppression des adjoints de REL. Cette stratégie a conduit à la désertification du territoire développant de facto des problèmes d'insécurité et de propreté. En 2017, cette situation a alerté IDFM qui a formulé une demande d'amélioration de la présence humaine et des services dans le périmètre des gares routières. Le nombre de gares sous la responsabilité d'IDFM est proche de 200 et seulement 40 sont exploitées par la RATP. Et pour le dossier qui nous concerne c'est seulement de 6 gares dont il est question.

Les 12 agents sont donc sur ce périmètre pour l'instant restreint avec les gares de Château de Vincennes, Galliéni, Gare du Nord, Gare Montparnasse, Porte d'Orléans et Porte de Saint Cloud. Ils ne subiront aucun changement en termes de lieu, d'activité, d'horaires et de statut (Périclès). Ce qui risque de changer pour eux c'est la mise en place d'un manager unique et identifié qui les recevra rapidement pour réaliser leur EAP. En effet nous avons constaté que certains agents n'avaient pas eu d'entretien depuis 2 ans. Ce manager sera secondé pour permettre un suivi et un soutien permanent des agents.

Ces EAP permettront de définir l'accompagnement en formation des agents en sus des formations techniques. 60 ja sont prévues et en particulier sur la gestion du stress et la prévention des situations conflictuelles. Ces EAP auront lieu lorsque le manager aura été formé à la conduite de ces entretiens.

Pour leur sécurité les agents seront équipés d'un PAP-DATI ainsi que d'un TPV. Leur dotation habillement sera renforcée avec un rajout de pièces pour le froid.

D'un point de vue organisationnel, chaque gare routière est rattachée à un seul centre bus même si des lignes d'autres centres fréquentent cette gare. Les ACIM auront aussi des listes de numéros de téléphone pour contacter les centres bus dont dépendra la gare routière. Pour développer cette activité, il a été décidé de créer une Business Unit. Sans que nous en n'ayons été informés au préalable mais venant du département RDS c'est devenu, hélas, une bien mauvaise habitude.

Le sujet en lui-même mériterait une commission tant les besoins d'informations sur la propriété des gares, le financement des activités, les droits de passage et les perspectives de développement sont importants. C'est d'ailleurs ce manque d'information qui ne permet pas de se projeter sur ce que pourrait être une gare routière répondant aux demandes d'IDFM. A ce jour et

avec l'effectif réduit qui provient du transfert, nous pouvons nous interroger sur la réelle ambition du département RDS. En effet lorsque le ou les agents sont en congés, en repos ou absents pour tout autre motif les comptoirs d'informations sont purement et simplement fermés. L'absence de budget d'investissement conforte ce sentiment malgré le dynamisme et l'envie affichés par nos intervenants que nous remercions de nouveau pour ces échanges.

Je me permets de poser deux questions. Une personne, que j'ai croisée hier par hasard et qui travaille dans l'une des gares routières, m'a dit qu'elle n'était pas dans le cadre du protocole Périclès. Avez-vous l'information ? Dans le dossier, il est indiqué que tous les agents le sont. On m'a aussi dit que plus de 70 personnes étaient concernées par le transfert, il y a plus de dix ans. Il n'en resterait plus que 12. Pouvez-vous le confirmer ?

M. LE PRÉSIDENT.- Avant de donner la parole à M. CHARLET et M. BERNY, nous allons prendre les demandes d'intervention de M. FAUCHEUX et M. LONGET.

M. FAUCHEUX.- Voici pour l'UNSA-RATP, un dossier qui présente là tous les symptômes d'une direction désorientée par des politiques aux attentes contradictoires.

En effet, le transfert de gestion des agents des gares routières vers la gestion des agents des stations s'était effectué il y a peu de temps encore. Une époque sans doute où nous pensions tout aussi logique de transférer ces charges pour libérer du poids de masse salariale dite non productive au département d'alors, BUS !

Dans ce même temps, les régulateurs ont quitté les gares routières pour le CRIV et ces lieux se sont retrouvés délaissés. Certes des investissements ont bien tenté de redonner un peu de couleurs aux locaux et aux EVB des gares mais sans ramener une présence humaine quotidienne.

Ce dossier arrive tel que présenté avec cet objectif de réappropriation du territoire. Pour l'UNSA-RATP, l'intention est certes belle mais nous pouvons en douter !

En effet si ce retour des ACIMS de SEM à RDS reposent bien sur un nouveau modèle économique avec la création d'une BU Gares Routières découverte dans la présentation de ce dossier, il demeure néanmoins la problématique non résolue de la propriété des gares. A cela s'ajoute les diverses inconnues des appels d'offres de 2024 sur l'aspect gares routières.

Le but affiché d'en faire une activité à grande opportunité pour en finir avec la délinquance, l'insécurité en remettant des personnels et de la vie avec des activités qui s'autofinanceraient, voire qui dégageraient des marges nous sied. Mais il y a un mais : s'agit-il du nombre réel de personnes affectées sur ces gares routières à terme ? Quelle est la durée réelle d'ouverture des points contacts ? Quelles sont les activités réalisées ?

Une gare écartée du projet (Porte de Champerret) reviendra-t-elle dans le dispositif des gares routières ou restera-t-elle en gestion avec SEM ? La gestion de cette gare montre l'incertitude dans lesquels ces choix se font. Enfin combien de gare seront à terme des Eco-stations ?

Ces quelques agents se retrouvent ballotés aux grés des vents, des tendances et des choix décidés hors sol. Aujourd'hui encore, ils suivent la démarche et l'accompagne mais pour combien de temps ? Ce dossier aussi anodin qu'il puisse apparaître, montre la nécessité de donner un horizon. La finance est là pour servir l'humain et non l'inverse. L'UNSA-RATP n'a jamais douté de ce besoin de présence humaine dans ces lieux clés de rencontres et d'échanges. C'est un axe de développement stratégique utile à notre société et pour la société.

M. LONGET.- Quelques interrogations sur le transfert des 12 agents vers le Département RDS. À la lecture du dossier, leurs conditions de travail restent inchangées, mais au vu de la perspective d'ouverture à la concurrence du réseau Bus RATP en 2025 et de la mise en place des BU, nous avons des inquiétudes sur l'avenir de ces agents au 1^{er} janvier 2025. Les machinistes-receveurs vont basculer vers des filiales, qu'en sera-t-il pour ces agents d'ACIM ? La concurrence ne sera peut-être pas dans l'obligation de les reprendre. Est-ce une stratégie commerciale ? Cela reste un grand flou. On pourrait faire un parallèle avec les agents du SDLN qui sont certainement dans la même situation.

Quelle sera la continuité de leur emploi puisqu'ils ne seront plus à l'EPIC ? Ils seront sans doute sur un reclassement ou un accompagnement, on ne sait pas trop ?

M. LE PRÉSIDENT.- Madame PHIRMIS ?

Mme PHIRMIS.- Ce projet concerne 12 agents ACIM (Agent Commercial et d'Information Multimodal), intégrés au département SEM au niveau des Pôles Multimodaux depuis 2008, suite à l'accord PERICLES.

Les activités de services déjà très développées à SEM, sont maintenant une demande forte des autorités de tutelle pour le Département RDS au niveau des gares routières (6 sont actuellement concernées).

À SEM, Les ACIM font parties des groupes des Agents de Maîtrises des lignes dont ils dépendent ; ils sont encadrés, suivis, accompagnés et évalués en conformité avec les fiches de postes relevant de leurs activités.

Ils auront : les mêmes outils, Les mêmes horaires, Les mêmes roulements, Les mêmes lieux de travail

Les seuls changements sont les interlocuteurs, pour la gestion administrative, pour la maintenance des outils, et en cas d'incident dû au fait du changement de département.

A l'horizon de janvier 2021, ils seront rattachés à la Business Unit gares routières au sein de la Direction « Gare et Infra » et ils seront managés par un Agent de Maîtrise de RDS en attachement à Lyon-Bercy.

La CFE-CGC Groupe RATP, s'interroge sur le poste d'agent de maîtrise en charge de ces ACIM. Est-il prévu une création de poste ?

Ces agents, se posent encore beaucoup de questions sur leur devenir, et interrogent régulièrement leurs managers sur :

- Est-ce qu'il est prévu une autre réunion d'information, car 5 ACIM sur 12 seulement ont participé à celle qui a été organisée ?
- Est-ce que le transfert de ces agents se fera en collaboration avec les agents de maîtrises de SEM qui les ont suivi, et encadré depuis leur arrivée dans ce département ?
-

Rappelons que parmi ces agents, certains sont des ex-conducteurs de bus qui ont eu, ou ont des problèmes de santé qui ne sont pas compatibles avec ce métier, nous saluons donc la possibilité qui leur a été offerte de rester dans l'entreprise en assurant la fonction d'ACIM.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour répondre à la question de M. LONGET, dans le mécanisme du transfert tel qu'il pourrait être décrit dans le décret attendu, soit l'activité décrite dans l'appel

d'offres nécessite un transfert du personnel, il y aurait alors un transfert automatique avec obligation pour le cessionnaire, c'est-à-dire l'entité qui exploitera le service, de reprendre le personnel ce qui assurera la continuité de l'emploi, soit l'activité ne fait pas partie de l'appel d'offres et le personnel reste dans l'EPIC. À ce stade, je ne visualise pas de zone grise entre ces deux situations.

Sur la BU gares routières qui a été évoquée, je crois me souvenir que c'était une recommandation de l'expertise de Secafi. Je crois que la commission de suivi qui avait aussi été recommandée, a été mise en place. Je ne saurais que recommander que ce sujet soit traité dans cette commission de suivi.

Messieurs CHARLET et BERNY, vous avez la parole.

M. CHARLET.- Je vais commencer par répondre à quelques questions d'ordre général, je laisserai M. BERNY répondre aux questions relatives au transfert.

Comme le M. le Président l'a indiqué, le modèle économique de la BU sera présenté dans le cadre du suivi de la mise en place des BU. Le modèle économique de cette *business unit* est extrêmement lié à Île-de-France Mobilités. La création de cette *business unit* et le fonctionnement de son modèle économique dépendent aussi des échanges avec Île-de-France Mobilités ce qui explique pourquoi nous aurons une meilleure visibilité sur le sujet dans les semaines à venir.

Concernant le sujet de la propriété des gares routières, nous avons une bonne vision. En Île-de-France, le sujet de la propriété des gares routières est hétérogène. Pour ce qui nous intéresse, la RATP a en propriété 36 gares routières dont la moitié en propriété complète, à la fois du mobilier et du foncier, l'autre moitié étant une propriété du mobilier qui nous rend de fait exploitants de ces espaces.

La qualification d'éco-station bus est donnée par Île-de-France Mobilités pour désigner de nouvelles constructions de gares routières qui vont bénéficier de subventions de la part d'Île-de-France Mobilités. Ces nouvelles éco-stations bus, qui sont des projets en cours, devraient voir le jour dans les années à venir. Nous en comptons trois matures, qui devraient arriver dans les trois prochaines années.

Nous confirmons que la volonté de cette *business unit* est de pouvoir redonner de la couleur aux gares routières. Certaines ne sont pas faciles à garder dans un bon état, attirantes pour nos voyageurs et conformes à notre ambition d'insertion dans la ville avec des services pour nos voyageurs et pour les transporteurs utilisateurs. L'objet est d'avoir un modèle économique détourné et clairement identifié pour nous permettre de mettre en place ces services et d'assurer une bonne qualité d'informations voyageurs, le transfert des ACIM en fait partie, avec une vision transversale de l'activité et un management très attentionné de la part de l'agent de maîtrise qui est prévu pour encadrer ces agents.

Je laisse M. BERNY compléter sur le transfert.

M. BERNY.- J'ai noté quelques questions précises.

Monsieur SARDANO, concernant l'agent qui ne serait pas dans le cadre du protocole Périclès, je vous propose de me donner le nom de la personne après la séance pour vérifier ce point.

Sur les 70 personnes à la base du protocole Périclès, qui auraient été transférées à SEM, je n'ai pas la réponse mais je vais me renseigner et je vous transmettrai les informations que j'aurai pu glaner.

J'ai noté une question sur la possibilité de reclassement à terme. Notre objectif est de développer cette activité pour qu'elle s'inscrive dans un cercle vertueux et qu'elle soit financièrement autonome. C'est le principe de la mise en place de ce modèle économique basé sur un système de redevances au départ, qui nous permettra de monter en gamme sur les gares routières, de s'autofinancer et de créer une réelle activité en gare avec, parmi nos objectifs, le renforcement de la présence humaine. Cela fait partie de nos objectifs, c'est la raison pour laquelle nous mettons en place cette BU et que nous cherchons à développer les gares routières, pour créer et renforcer une vraie activité.

Dans ce cadre, si les objectifs sont atteints, nous aurons un vrai métier spécifique lié à la présence d'agents en gare routière, et nous pourrions éventuellement discuter dans le futur de la création d'un vrai métier dans ce domaine. Aujourd'hui, nous n'en sommes pas là. Notre objectif est d'arriver à un système vertueux.

Sur la création de poste liée à l'agent de maîtrise au sein de la BU, deux agents de maîtrise feront l'interface entre l'opérationnel et l'administratif au niveau des gares routières dont M. TOMASI* que vous avez rencontré lors des présentations, qui sera le manager direct de ces 12 ACIM. Il sera secondé par un autre agent de maîtrise qui connaît très bien le protocole Périclès, les agents en inaptitude et reclassés, quand il sera absent.

Il avait effectivement été envisagé initialement de réunir tous les agents une dernière fois, avant le transfert, mais la situation sanitaire étant ce qu'elle est, il n'est peut-être pas évident de les regrouper physiquement et même de manière virtuelle, puisqu'ils ne sont pas forcément équipés. Nous privilégions les rencontres individuelles, par les moyens dont nous disposons. Nous nous engageons à les rencontrer un par un, début janvier, pour faire le point sur leur situation et leurs volontés. Cela a déjà été fait, Yann étant régulièrement en contact avec un certain nombre d'entre eux qui le sollicitent. Il va se former à la réalisation des EAP, dès les premières sessions du début de l'année, et fera un EAP avec tous les agents, puis un bilan personnalisé sur les souhaits de chacun, notamment en termes de formation, de mobilité géographique éventuelle. Nous privilégions les rencontres individuelles en cette période où il est compliqué de regrouper des personnes. Nous insistons sur le fait que c'est personnalisé.

M. LE PRÉSIDENT.- M. BAZIN, puis M. SARDANO.

M. BAZIN.- Merci aux intervenants qui m'ont un peu éclairé. Je reste tout de même dubitatif. En début de séance, vous avez évoqué, Monsieur le Président, la possibilité de demander les arrêts dans les bus par un bouton holographique. Connaissant l'entreprise, j'imagine ce que l'on a fait supporter aux personnels en les écartant peu à peu et en les contraignant à accepter des postes dans d'autres départements parce qu'ils étaient reconnus inaptes à leur poste de travail ou dans leur métier. Faire ou défaire, c'est toujours une activité, certes. On nous a fait comprendre, il fut un temps, qu'il y avait moins besoin de personnes, en installant des machines dans les gares et les gares routières. On revient aujourd'hui à la volonté de voir une présence humaine, on peut s'en féliciter.

Finalement l'entreprise aura compris que sa richesse, c'est aussi ses hommes et ses femmes qui ont eu un parcours heurté, qui se sont retrouvés dans une situation particulière et que l'entreprise, dans une forme de bienveillance à cette époque, a conservés en son sein. Cela aura permis à ce personnel d'avoir encore une activité. Peu à peu, cela a été réduit à peau de chagrin.

Je me demande si ce n'est pas lié à ce qui est apparu dans le pays et à ce qui a été demandé à l'entreprise RATP et à toutes les entreprises de services publics. L'État démissionnant d'un certain nombre de lieux et de territoires -on pourra comparer une gare routière à un territoire-,

il fallait y remettre de la présence. On a demandé à l'époque, à l'entreprise RATP, via l'idée des « grands frères », de circuler et de se retrouver pour que ce soit le dernier acte de présence d'un État qui était un peu moribond.

C'est une richesse pour l'entreprise, il faut être sûr de cela et ne pas se lancer en pensant que l'on s'est trompé, ce qui ferait disparaître toutes les personnes qui s'étaient engagées là-dedans. Cela couperait court à une poursuite dans cette voie.

Étant donné ce qui est dit sur les BU et la demande des politiques de faire de ces pôles multimodaux de nouvelles *business units*, pour l'entreprise c'est un gage de rentrées d'argent qui permettront peut-être de garantir un certain nombre d'activités par de l'autofinancement sans réclamer d'autres fonds. Je reste toutefois dubitatif. On a dématérialisé à un tel point, en faisant en sorte qu'il y ait de moins en moins de présence dans les gares et en installant des machines, que je ne suis pas persuadé que cela suffise demain.

C'est une nouveauté, une création. Il faudra laisser sa place à tout le monde en espérant que l'on ne déshabille pas plus l'EPIC au point de la rendre inaccessible à l'ensemble des usagers d'Île-de-France.

M. SARDANO.- C'est un dossier compliqué. On va bientôt devoir se prononcer à travers un avis. Le transfert administratif des 12 personnes se passe dans de bonnes conditions, même très bonnes. Ces personnes sont aujourd'hui dans un *no man's land*, un certain nombre n'ont pas eu d'EAP depuis deux ans. Elles sont à SEM sans savoir ce que l'on attend d'elles. Elles sont rattachées à une ligne de métro.

Je pense que de ce point de vue, cela ne pourra être qu'un bien. Avoir un manager identifié et une personne qui le seconde, c'est une bonne chose, de même qu'avoir un véritable objectif commun entre les différentes gares, celui de développer cette activité, comme l'a dit M. CHARLET. Tous ces éléments sont positifs. Ensuite, il y a des interrogations. Ils étaient 70 et ne sont plus qu'une douzaine. C'est à vérifier, c'est ce que l'on m'a dit. Selon l'expertise, des activités doivent être détournées du contrat IDFM ou être isolées à l'intérieur du contrat pour être précisées. C'est probablement une bonne chose mais quelle est la réelle volonté de développer ? J'ai senti beaucoup de dynamisme chez nos intervenants. J'ai eu la chance de participer à une très bonne Commission économique avec M. CHARLET qui est venu faire une présentation.

Je n'ai pas l'impression qu'aujourd'hui on ait beaucoup avancé. Je n'ai pas l'impression que la notion de propriété des gares routières ait avancé ces dernières années et que la Ville, le Département, la Région et la RATP sachent qui fait quoi ou qui est responsable de quoi quand il faut mettre des poteaux de remembrement. Il en est de même pour le principe de redevances payées par les entreprises qui passent.

Il y a un réel sujet sur les gares routières. Nous allons en parler dans le suivi des BU bus. Je regrette que l'information fuite au travers d'un dossier alors qu'elle aurait pu faire l'objet d'une information plus solide, au moins dans mon CSE 1. Sans ce dossier, nous ne l'aurions pas su. C'est paradoxal en termes de dialogue social et de respect des instances.

Demain, il y a un vrai métier à construire. Je partage ce qui a été dit par les intervenants. Toutefois, les personnes seront-elles transférables ou pas le 1^{er} janvier 2025 ? Je crains qu'elles ne le soient pas. Les gares routières feront-elles partie du contrat d'exploitation ou seront-elles mises à part dans d'autres contrats via des appels d'offres auxquels la BU pourrait répondre ? Toutes ces incertitudes planent. C'est un vrai métier qui va se développer s'il y a du développement. Sans développement, que va-t-il devenir ? Pour RATP LOGISTICS, l'EPIC met de l'argent pour lancer

l'activité. Toutes les filiales bénéficient d'un budget pour lancer leurs activités. N'ayant pas de dossier, je n'ai pas vu de projets d'investissement, ni de schéma de marketing, de développement.

Il y a aujourd'hui un sentiment positif parce que ces agents vont enfin retrouver un management digne de ce nom, mais il reste une incertitude sur la pérennité de leur métier en 2025 et sur l'investissement du Département RDS sur quelque chose d'aussi friable. Je pense que le Département RDS n'a pas les réponses non plus. Cela explique le sentiment d'incertitude.

M. LE PRÉSIDENT.- Vous évoquiez le fait que c'était complexe. La façon dont vous reprenez les questions et les enjeux est assez claire et simple, au contraire. Quelles que soient les questions sur 2025, le projet qui vous sera soumis pour avis lors d'une prochaine séance a d'abord pour objectif d'améliorer les conditions d'encadrement, de suivi et de développement professionnel des personnes. Les incertitudes que vous évoquez seront effectives dans quatre ans. D'ici là, le projet que l'on vous soumet a vocation à mieux s'occuper de ces personnes pendant ces quatre ans.

Monsieur DELEBARRE ?

M. DELEBARRE.- J'ai fait partie à l'époque, des discussions de ce transfert des ACIM vers le Département SEM. À l'origine, cela s'inscrivait dans le cadre de la création des pôles multimodaux. L'entreprise voulait que SEM s'occupe de ces pôles multimodaux. Les agents qui ont été transférés à SEM devaient pour partie être requalifiés en tant qu'agents de station. C'est la raison pour laquelle on est passé de 70 à quelques-uns, une partie de ces agents n'ayant pas eu la possibilité de passer animateur agent mobile ou l'ayant refusé parce que les conditions qui leur étaient offertes à SEM ne leur convenaient pas en termes de vie familiale et vie professionnelle. Ils sont restés dans leur gare routière à ne pas savoir quoi faire. Le département et les unités les ont délaissés. C'est un peu logique, quand un agent est seul à un endroit, il y a une forme de délaissement même s'il n'est pas volontaire.

Aujourd'hui, on parle de nouveau des gares routières. Tant mieux si on les rouvre, que l'on remet de la présence humaine dans celles-ci et que l'on développe du commercial, de la vente, etc. Cela va se faire dans le contexte de l'ouverture à la concurrence. C'est là où cela peut pêcher pour les salariés avec ce que cela comporte. Nous en avons déjà débattu à plusieurs reprises. Je peux comprendre que dans le package de l'offre, il y ait du contrôle. Les agents de contrôle sont transférés à RDS en attendant la création d'un nouveau métier, à l'horizon 2021.

Il y a du commercial et de la vente avec les 12 postes qui restent. S'ils avaient tous été requalifiés B1, on ne parlerait pas de ce transfert. Il y a du commercial, de la vente, du contrôle, de la maintenance, des services supports, des machinistes, c'est un ensemble de métiers qui permet à l'entreprise d'annoncer qu'elle offre tout cela par rapport à d'autres.

Tant mieux si ces agents retrouvent un intérêt dans leur métier demain. Pour autant, il faudra les accompagner. Ils sont peu nombreux mais ne doivent le rester par la suite. Il y a un accompagnement à faire. Que veut faire le Département RDS de ces métiers « hors voiture » ? Le principal métier de RDS c'est tous les métiers qui gravitent, le SDLN, le contrôle, les ACIM.

J'apporterai deux précisions. À l'époque, le contrôle n'a pas été transféré à SEM mais à CML, le CSB, la création du protocole SCOR. Le protocole Périclès perdure puisque l'on retrouve encore des agents sous protocole en commission de classement, voire au S2C puisqu'il reste des ex-ARDE et des conducteurs de voiture pour la grande nuit.

C'est un protocole que l'on a un peu oublié, comme les ACIM, mais qui existe toujours et qui n'a jamais été renégoié. Dans le cadre de l'ouverture de nouveaux métiers, il y aura peut-être une discussion l'année prochaine. Il faut forcément inclure ces agents quelque part.

M. LE PRÉSIDENT.- Une question commune apparaît à travers les différentes déclarations : quel élan RDS va-t-il donner à cette activité ? Vous y avez un peu répondu tout à l'heure.

M. CHARLET.- Nous avons fait le choix de détourner clairement cette activité parce que le Département RDS mise beaucoup sur elle pour continuer à avancer sur la relation client qui est au cœur de nos métiers et de notre compétitivité à venir. Il faut que l'on soit davantage relié à nos voyageurs, et donc arriver à mieux organiser ces points d'informations et de contacts. De la même manière, il nous faut mieux animer tous nos pôles dont font partie les gares routières.

Sur la question générale : cet objet est-il amené à perdurer et à se développer ? La réponse est oui, clairement. Dans les échanges nettement engagés en cette période de négociation du contrat avec Île-de-France Mobilités, nous avons inscrit ce sujet à l'ordre du jour de réunions spécifiques. Nous avons échangé avec elle pour le détourner et faire sortir un modèle économique, non pas avec comme première volonté de faire rentrer de l'argent dans l'entreprise, mais d'avoir un modèle économique stable et pérenne permettant d'alimenter ces services sur le long terme et de continuer à développer cette activité. C'est le sens que l'on donne à ce sujet de gare routière dans lequel nous investissons de l'énergie dans une volonté de toujours progresser et de pouvoir l'accompagner dans cette vision générale sur les services.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je remercie M. CHARLET et M. BERNY. Cela a été une bonne discussion sur ce point d'information qui sera suivi dans une séance ultérieure d'un point de consultation sur lequel nous aurons l'occasion de revenir. Si vous en êtes d'accord, je propose de remercier les intervenants pour leur présence.

M. CHARLET.- Merci.

IV – QUESTIONS SOCIALES

Délibération portant sur la vente de la propriété « Le Virly » située sur la commune de la Faute-sur-Mer (85460)

M. LE PRÉSIDENT.- Je passe la parole à M. SARRASSAT.

M. LE SECRÉTAIRE.- Cette vente interviendra en octobre 2021. Nous allons signer la promesse de vente mais elle sera effective en octobre 2021. Le centre sera encore en exploitation cet été. Il sera vendu pour être remplacé par Noirmoutier qui arrivera à échéance en fin d'année ou début d'année prochaine selon les tranches.

Les élus du Comité Social et Economique Central de la RATP, réunis en séance plénière le 10 décembre 2020, décident de procéder à la vente de la propriété "Le Virly", située sur la commune de La Faute sur Mer (84260), d'une superficie de 18 284 m² pour un montant de 1950000 €.

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.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons passer au vote.

Mme LÉQUIPÉ.- Sur la base de la proposition de la délibération, êtes-vous pour, contre ou vous abstenez-vous ?

(Il est procédé au vote.)

Mme LÉQUIPÉ.- Je propose que Mme DROUAIRE vote pour M. ALLALOUCHE, puisqu'elle est la même organisation syndicale.

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

Pour : UNSA (10), CGT (8) et CFE-CGC (2).

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

IV – QUESTIONS SOCIALES

Délibération portant sur le remplacement d'un membre de la
Commission économique

M. LE SECRÉTAIRE.- Nous proposons le remplacement de Mme FONTAINE de la CFE-CGC par Mme BLONDEL de la même organisation syndicale.

Mme LÉQUIPÉ.- Sur la base de la proposition qui vient d'être faite par le secrétaire de l'instance, êtes-vous pour, contre ou vous abstenez-vous ?

(Il est procédé au vote.)

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

Pour : UNSA (10), CGT (8) et CFE-CGC (2).

Félicitations à Mme BLONDEL pour son intégration à la Commission économique.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

FIXATION DE LA DATE DE LA PROCHAINE SEANCE

M. LE PRÉSIDENT.- Nous sommes arrivés à l'issue de l'examen de l'ordre du jour que nous avons prévu. Je propose de conclure la réunion. Je vous donne rendez-vous pour la prochaine séance ordinaire, qui aura lieu la semaine prochaine le 16 décembre 2020.

Je vous remercie de votre attention et vous souhaite une bonne fin d'après-midi.

La séance est levée à 15 heures 55.