

8/4/2010

Comité central d'hygiène et de sécurité

Jeudi 8 avril 2010

Les militants parisiens de la CFDT, faisant suite à l'heure mensuelle d'information qu'ils avaient organisée le 30 mars dernier à la Courneuve et conformément au mandat reçu des personnels à cette occasion, ont demandé qu'un point soit ajouté à l'ordre du jour du CCHS, relatif aux graves problèmes de transport rencontrés par nos collègues affectés sur ce site¹. La délégation de la CFDT est intervenue en ces termes :

Tous les inconvénients signalés tiennent surtout aux lacunes dans l'offre réelle de transports. Le problème principal est la rareté des trains s'arrêtant à la Courneuve car il n'y a au mieux que quatre trains par heure.

Avant le déménagement, il avait été annoncé aux agents que le maire de la ville s'était engagé pour qu'à terme, un train sur deux s'arrête à la station La Courneuve. La fréquence actuelle est plutôt d'un sur cinq voire six.

Si l'on peut comprendre que cette question dépasse les strictes compétences du MAEE, **nous demandons qu'une intervention ministérielle soit menée directement auprès du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) ou via la municipalité de la Courneuve.**

Les promesses énoncées mentionnaient que pour 2013, nous aurions un train toutes les trois minutes. Entre temps, on subit un rythme (un train sur 5 ou 6 seulement s'arrête à la Courneuve) en totale inadéquation avec les besoins, tant de l'administration que des usagers. A cela s'ajoute le public (intervenants et stagiaires) de la sous-direction chargée de la formation (Institut Diplomatique et Consulaire notamment).

Si l'on attend 2013 pour agir, la réputation du site sera faite. C'est maintenant qu'il faut agir et négocier auprès du STIF pour que cette gare soit mieux desservie. Témoignage :

« J'arrive à ma station vers 8.40, Je prends le train vers 8.45 qui me conduit théoriquement à 9.18 à la gare de Châtelet-les-Halles. Malheureusement, si ce train s'arrête à ma station, il va vers Mitry-Claye. Donc à Châtelet, il n'y a plus qu'à attendre. Le suivant passe à Châtelet à 9.20 mais il va directement au Bourget sans s'arrêter ni à la Plaine ni à la Courneuve. Ensuite le train de 9.23 est terminus pour la Plaine, il n'ira pas plus loin. Tant pis. Le suivant à 9.26 va directement à Roissy. Enfin le train suivant se présente à 9.29 en théorie (dans les faits il a souvent 15 minutes de retard). Conclusion : 10 à 15 minutes perdues (sans compter le retard habituel) à Châtelet pour avoir un train. J'ai du mal à comprendre pourquoi les missions sont aussi variées pour desservir les 6 stations se trouvant sur la branche commune du nord de la ligne. Je pense que les tous les trains pourraient être omnibus sur cette portion. Je note d'ailleurs que c'est le cas des trains après 9.30 au départ de Châtelet.

¹ qui, par ailleurs, offre d'excellentes conditions de travail. Nos collègues affectés rue de la Convention ne peuvent pas en dire autant...

C'est sur ce point-là que le Ministère doit agir et intercéder auprès du STIF, puisque d'après la RATP c'est l'instance qui décide des horaires et des missions des trains.

« Le trajet du soir se révèle tout aussi problématique : la fréquence est bien la même soit un train par 1/4 d'heure à condition de ne pas dépasser Cité Universitaire. Là encore mon choix est restreint puisqu'entre 17.30 et 19.30, il n'y aura que deux trains pour ma destination. Les collègues habitant sur la ligne de Sceaux ou aux stations non desservies par les semi directs sont aussi bien lotis.

Je n'ai pour l'instant parlé que de la situation des jours normaux, c'est à dire des jours où aucun incident ne survient pendant le trajet. Ces jours sont exceptionnels. Les trajets sont fréquemment rallongés par des avaries, trajet qui peut augmenter jusqu'à dépasser le double ou le triple de la durée normale. Ces retards sont pratiquement quotidiens et cela génère un véritable stress, les agents étant soumis au badgeage, les 20 minutes de retard matinales sont à rattraper d'une manière ou d'une autre... »

La lecture de la foire aux questions concernant SAGHA nous laisse perplexe :

Q : *Est-ce que les retards dus aux transports en commun sont pris en compte ?*

R : *Le jour même, la plage horaire ouverte de 7h à 22h est suffisamment large pour permettre aux agents de rattraper les retards, quelle qu'en soit la raison, même indépendante de leur volonté, que l'administration ne doit pas assumer. D'autre part, le décompte du temps de travail élargi au bimestre permet d'absorber facilement tout déficit d'heures ponctuel. »*

Commentaire CFDT : cette réponse serait concevable si l'offre de transports était convenable !

Autres témoignages :

« Toutefois, pour tenir compte des résultats extrêmes découlant des grèves de transports en commun prolongées (certains agents font plusieurs heures de marche pour se rendre sur leur lieu du travail ou passent des nuits dans des hôtels à proximité par exemple), ainsi que la nature permanente du problème, l'administration attribuera des autorisations spéciales d'absences correspondant aux retards ou aux absences qui peuvent en résulter, selon les cas. »

Quant à la correction de ce qu'il est appelé « résultats extrêmes », je ne l'ai jamais vue mise en oeuvre (pourtant nous avons subi des grèves plus que pénibles notamment en novembre). »

Réflexion émise par un agent en réaction à la réponse obtenue sur le FAQ et que la CFDT reprend totalement à son compte : *« Notons au passage que rester jusqu'à 22.00 pour absorber les retards, laisse augurer du peu de considération que l'on a pour la vie privée des agents et personnellement, je ne connais de moyens de garde périscolaire qui soit disponible aussi tard dans la nuit. »*

La CFDT demande que l'administration mette à la disposition des agents une navette (au départ de Saint Denis par exemple) **qui effectuerait plusieurs rotations calées sur les arrivées des trains en provenance de Paris. En tout cas, à titre transitoire, c'est-à-dire jusqu'à ce que les promesses sur le rythme des RER deviennent réalité**, ces navettes constitueraient une solution acceptable. Cela étant, il ne faut pas perdre de vue que la véritable solution passe par l'augmentation de la fréquence des RER desservant la Courneuve et s'il n'est pas possible de dispenser les agents de badgeage, **il faut trouver un moyen pour que les agents puissent rattraper les retards sans rester jusqu'à des heures indues sur le site.**

La CFDT n'ignore pas que la demande qui consiste à raccourcir la pause méridienne se heurte à des obstacles juridiques. **C'est pourquoi il conviendrait que les directions présentes sur le site initient une concertation avec les agents pour voir si des adaptations du règlement intérieur ne pourraient pas, au moins partiellement, remédier aux graves dysfonctionnements signalés.**

Ceci est impératif, compte tenu des répercussions sur la santé des agents qu'une telle situation implique (stress, troubles de santé : hypertension artérielle notamment) et des sacrifices injustifiés subis par les agents tant sur leur vie familiale que sociale.

Dans la mesure où les horaires variables seraient déjà mis en place, il reste à mener des réflexions sur une organisation différente du travail, compte tenu notamment des obligations de présence liées notamment à l'ouverture des services au public, qui certes ont déjà été réduites par rapport à ce qu'elles étaient quand les Archives étaient sur le site du Quai d'Orsay.

Cette dernière solution doit être appréhendée compte tenu des enjeux, sur le plan de la santé, liés à la situation, à maints égards alarmante, signalée par les collègues de la Courneuve, qui, à ce rythme, ne vont pas tenir longtemps.

Réponse, en substance, du directeur général de l'administration

La DGA a lancé une enquête auprès des personnels. Le taux de réponse, qui est de 98 %, montre une très forte attente.

Rendez-vous est pris avec le maire de la Courneuve pour faire un bilan d'étape après un an de fonctionnement du site (aménagements, voirie, transports).

Nous avons eu des contacts avec le commissariat de la Courneuve ainsi qu'avec la police municipale, suite à des « incivilités ». La police nationale a intensifié la surveillance et le rythme de ses rondes, notamment sur le parcours entre le ministère et la station du RER.

En ce qui concerne les transports, nous devons effectivement intervenir auprès du STIF pour qu'il augmente la régularité de la desserte.

Nous avons entendu le souhait exprimé par les agents qu'une navette soit mise en place pour suppléer les carences de la SNCF ; il faudra que l'on se mette d'accord sur le point de départ de cette navette.

Nous allons probablement expérimenter un tel système de navette, confié à une société d'autocars privée. Il faudra qu'il y ait une certaine discipline, les navettes partiront à heure fixe. Ce dispositif ne pourra concerner que les personnels du Département, qui sont notre responsabilité de premier rang.

L'administration a bien pris note de la demande des représentants du personnel en vue de retravailler le règlement intérieur sur le temps de travail.