

# RATP

## Tout un arsenal mis en place pour espionner les agents malades

C.R.

Mercredi, 3 Juillet, 2013

L'Humanité

Entre la CCAS, caisse de Sécurité sociale propre à la RATP qui contrôle à tour de bras, et la brigade de surveillance du personnel, les conducteurs sont sous pression.

Dans sa guerre contre les arrêts maladie, la RATP dispose de plusieurs armes. En première ligne, la CCAS, sa propre caisse de sécurité sociale. Entité indépendante, elle peut diligenter des visites à domicile, de son propre chef ou sur la suggestion de l'employeur. Avec la mise en place du suivi médical encadré (SME) en 2008, les contrôles se sont renforcés. Par exemple, une personne qui enregistre plus de sept actes médicaux sur les douze derniers mois aura l'obligation lors de son prochain arrêt de se présenter dans les quarante-huit heures à un médecin-conseil de la CCAS. Qu'il habite à l'autre bout de l'Île-de-France, qu'il soit alité ou avec une jambe dans le plâtre, l'agent doit se rendre à cette convocation.

L'année passée, 3 660 contrôles ont été commandités dans le secteur bus sur près de 24 000 arrêts de travail. 15,31 % d'entre eux ont été vérifiés. Dans toute l'entreprise, 6 744 contrôles ont été réalisés en 2012. Si le rythme a un peu ralenti, le chiffre donne le vertige.

Aujourd'hui, la grande partie des visites à domicile est effectuée par Securex. Le prestataire de services travaille depuis dix ans pour la RATP, et son marché n'a cessé de grossir. En janvier 2011, la RATP a signé un contrat de 360 000 euros par an avec Securex. Un contrôle est facturé la modique somme de 88,20 euros hors taxes à la régie.

Pour Claude Voisin, président du conseil de prévoyance, qui accompagne les agents dans leurs litiges avec la caisse, et élu CGT, « on peut se demander s'il n'y a pas des quotas de contrôles à effectuer ! Ce contrat avec Securex, c'est autant d'argent qui ne va ni dans la prévoyance ni dans l'action sociale. D'autant qu'il y a de plus en plus de litiges. Ces contrôles ne sont que la partie émergée de l'iceberg en matière de pression sur les salariés. » Il déplore que la CCAS ne soit plus « vraiment dans le social médical, mais dans le répressif ». Une impression confirmée par Laurent Lecoin, médecin du travail à la RATP. « On constate qu'il y a des contrôles récurrents et renforcés. La procédure vise à dissuader les arrêts maladie, surtout les plus courts. Ces pratiques pénalisent les plus faibles. »

Un rapport d'expertise du cabinet Émergences daté de février 2013 pointe justement cette dérive de la caisse d'assurance maladie. « Plusieurs agents de la CCAS nous ont fait part de doute quant à l'indépendance de la caisse vis-à-vis des employeurs de la RATP. (...) En effet, la caisse recevrait des injonctions d'employeurs, pour ne pas reconnaître certains AT (arrêts de travail - NDLR), pour demander des informations sur certains agents, etc. »

Si les contrôles ne suffisent pas à faire rentrer les agents dans le rang, la RATP peut dégainer son arme secrète, la mystérieuse brigade de surveillance du personnel (BSP), dont les agents sont baptisés en interne « les mouches ». Elle servait dès la création de la RAPT à surveiller le manque de probité de certains conducteurs. Composée d'une vingtaine d'agents assermentés, déguisés en civils et inconnus du reste du personnel du bus, elle est censée scruter la qualité du service rendu par le machiniste receveur : sa conduite, sa tenue vestimentaire, son état de sobriété... Sous chaque arrêt de bus, peut se cacher un brigadier volant, prêt à espionner. Une traque qui se ferait à la tête du client. Comme le note un rapport du cabinet Aptéis, le plus souvent, « elles (les mouches – NDLR) interviennent sur la demande d'un centre dans le but affiché de vérifier le comportement d'un agent nominalelement visé ». Les ex-malades qui reprennent le volant sont des cibles de choix. Un agent du centre bus de Flandre raconte : « Les cadres pensaient que c'était tous des pourris (les agents – NDLR) et que si on ne pouvait pas les coincer sur la maladie, on les aurait sur le boulot, la BSP, ça leur servait à ça. » Une situation intolérable pour l'inspection du travail, qui dans un courrier à la direction en 2011 avait exigé la fin de ces pratiques. « Nous avons pris connaissance au sein de votre entreprise de modalités de recueil d'éléments à charge, collectés dans la perspective de procédures disciplinaires à l'insu des salariés concernés. Et qui ne leur sont généralement pas communiqués, cette situation ne saurait perdurer. » La direction de la RATP lui a simplement rétorqué que la BSP était dans la légalité.