



# COMMISSION CENTRALE - SSCT

## Compte-Rendu du Mercredi 04 Mars 2020.

### Délégation SUD-Rail :

Secrétaire CC-SSCT : M. Christophe RENEL,

Membres CC-SSCT : M. Stéphane LACHEVRE et M. Patrick TRIBOULIN.

### Direction :

Mme ZONCA, Mme MAROTTE, M. MALHOUITRE, M. BICHON et M. MOMMERANCY (Expert COVID - 19).

### **1. Point Sécurité Exploitation Ferroviaire (SEF) - Y. MALHOUITRE, Bilan SEF et retour sur le nouveau tableau de bord du bilan SEF**

Nous faisons remarquer d'entrée qu'une fois de plus les indicateurs ont évolué ce qui rend la comparaison des chiffres d'une année sur une autre difficile et qu'il y a eu une erreur dans les tableaux (mauvaise extraction d'un doc Excell, le bon doc a été diffusé en séance).

De nouveaux items ont été rajoutés sur la prise en compte des événements sécurité, et comme nous roulons avec notre propre CDS les incidents sont comptabilisés avec ceux des EF qui utilisent notre CDS (sous-traitant VFLI, Leclerc SA...).

Les nouveaux items :

- Collision
- Chargement
- Anomalie de Composition
- TE
- MD

Il y a aussi une nouvelle prise en compte du niveau de gravité ainsi que de la responsabilité.

Nous faisons remarquer qu'il y a un risque pour le CDS de FRET au cas où il y ait une EF sous-traitante qui accumule les incidents. Nous demandons que les événements survenus chez les sous-traitants soient comptabilisés à part. La direction nous annonce que 4 audits de sous-traitants seront faits en 2020. Nous avons demandé lorsque nos agents utilisent un autre CDS et qu'ils ont des incidents, sont-ils repris dans ces indicateurs ?

Non puisqu'ils roulent avec une autre CSU...c'est au moment du REX du SGS tous les 4 mois que le focus est fait et qu'ils apparaissent. La direction de la sécurité va voir avec le CODIR s'ils peuvent nous fournir ce REX. Nous faisons un retour sur les anomalies de compositions présentées la veille, elles ont été prises en compte suite à nos alarmes fin 2018 et sont comptabilisées depuis janvier 2019.



La direction explique qu'il y a un décalage entre le bulletin quotidien et les tableaux de bord SEF qui sont plus exhaustifs. Le bulletin quotidien recense uniquement les événements des dernières 24H (DVL et anomalies de composition par exemple sont souvent connus plusieurs jours après).

## 2. Présentation du Plan d'Actions Sécurité Fret 2020 (PAS) - Y. MALHOITRE.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 il y a 3 types de plans d'action à FRET le PAS, le PACS et le PAPACT ; c'est écrit dans le texte FR20023 « Mise en œuvre du Processus Pilotage de la Sécurité au sein de FRET SNCF », les 3 sont imbriqués et le PAPACT est inclus dans le PACS.

Les actions retenues dans le PAS Fret 2020 sont la concrétisation des échanges avec la Direction Sécurité Nationale, les Usines et les autres entités impliquées dans la chaîne sécurité. La CC-SSCT le 08 octobre 2019 avait été associée à l'identification des thèmes prioritaires à traiter en 2020. ⇒ **9 actions prioritaires sont retenues pour 2020.**

**La première remarque primordiale des membres SUD-Rail est de constater et déplorer le fait que sur le PAS 2020, le point important de la souffrance au travail n'y figure pas (RPS pour la direction) alors que c'était une priorité exigée par la CC- SSCT.**

### Action 1 : Appropriation et mise en œuvre du futur CSU :

A compter du 1er Janvier 2020, Fret SNCF est devenu une EF et a son propre SGS (avant le 1<sup>er</sup> janvier c'était celui de mobilité). Une première évaluation sera réalisée en 2020. Une 2<sup>ème</sup> mesure l'année suivante permettra de mesurer l'efficacité de l'action.

### Action 2 : Accompagnement des DPX/DAP :

Cette action doit renforcer les compétences des managers en matière de veille, détection des signaux faibles et d'analyses Une première évaluation des compétences sera réalisée en 2020. Nous avons fait remarquer que c'est toujours les mêmes populations qui reçoivent des formations et que les agents du terrain c'est eux qui en avaient le plus besoin. D'autre part les agents ont besoin de leur DPX et DAP sur le terrain avec eux pour les accompagner, les mettre en formation risque encore de les éloigner un peu plus du terrain.

### Action 3 : Préparer et déployer les nouveaux outils de management de la sécurité :

- Outil de gestion documentaire DOCAFRET à la place de DIGIDOC. Fin 2020, les agents de FRET SNCF devront recevoir les documents en vigueur pour lesquels ils sont habilités et uniquement ceux-là.
- La Plateforme APST va changer : le nom de la Plateforme SST remplaçante n'existe pas encore. L'objectif est d'avoir testé et "recetté" un nouvel outil fin 2020 en vue d'un déploiement en 2021. Nous avons demandé comment les médecins du travail vont-ils y avoir accès ?



- Plateforme de management de la sécurité (PMSF) va remplacer les outils de management de la sécurité dont IC@RE (outil de Veille et d'Habilitation pour l'Exploitation et Matériel), iREX (outil de REX Exploitation), REX EC et GRIMOIRE (outil de REX Matériel), GEQUI (Habitations des agents Matériel), Portail DPX et RAC (outil de Veille, Habilitation, Tamisage et REX pour les conducteurs) par des outils plus adaptés en termes d'utilisation et surtout par soucis d'économie (prix exorbitant de certains). Un premier lot de l'outil PMSF est prévu être déployé fin avril 2020. Un 2ème le sera en septembre. Pour le TECHNIFRET cela se fera en 2021.

#### **Action 4 : Garantir l'ancrage des RQS (Règles Qui Sauvent) dans les gestes quotidiens des salariés :**

**En première intervention, la délégation SUD-Rail a rappelé à la direction que les RQS ne devaient à aucun moment se substituer à l'application de la loi concernant la prévention. La délégation SUD-Rail a rappelé également que la direction ayant une obligation de résultat en termes de sécurité, celle-ci ne pouvait occulter le respect de la loi. La délégation SUD-Rail a réexpliqué que des mesures de prévention complémentaires pouvaient être ajoutées mais pas à l'encontre, ni à la place des règles légales.**

Les initiatives lancées en 2018 et 2019 ont amorcé l'ancrage des RQS. Cependant, des accidents se produisent encore au sein de FRET SNCF. Face à ce contexte, FRET s'est fixé l'objectif d'atteindre un taux de fréquence de 14 pour 2020. Pour FRS, ancrer les RQS serait un levier majeur pour atteindre cet objectif.

**Pour nous le management de la sécurité individuelle et collective ne se limite pas à la distribution d'une carte avec les RQS et des affichages. La conscience de la sécurité s'acquière tout au long de la carrière, par la formation initiale et continue aux risques. Les RQS ne restent qu'une simple campagne de communication, c'est un travail de fond qu'il faut faire. De plus les RQS servent trop souvent à dédouaner la direction de ses responsabilités en les reportant sur l'agent. La direction s'en sert aussi comme un outil répressif.**

#### **Action 5 : Réduire le risque lié aux anomalies de composition :**

Depuis le début de l'année 2018 et au cours de l'année 2019, il est constaté une recrudescence du nombre de trains dont la composition réelle ne correspond pas aux indications figurant au Bulletin de Freinage ou dans le SI. Ces différences pouvant avoir un impact fort en termes de sécurité des circulations et des biens. Des actions ont été faites en 2019 mais elles n'ont pas suffi à endiguer la problématique donc des plans d'actions ont été mis en place depuis début 2020 : un premier à court terme et un second sur le moyen et long terme (voir CR du 3 mars).

**Nous soulignons que la direction doit se poser la question du nombre d'agents sur le terrain. Un GT sur le sujet est mis en place, 3 membres sédentaires de la CC-SSCT vont y participer (pour SUD-Rail c'est Christophe Soufflet, 1 CGT et 1 UNSA).**



### **Action 6 : Réduire le risque lié aux cheminements (Pistes et Itinéraires) :**

Thème remontant des membres de la CC-SSCT du 8 octobre 2019.

Le risque lié aux cheminements est la première cause des accidents du travail à FRET SNCF. Il présente donc un risque majeur pour la sécurité du personnel. FRET SNCF décide de mettre en place cette fiche PAS qui devrait permettre un meilleur suivi des défauts d'entretien des pistes et itinéraires et de définir le cadre dans lequel FRET SNCF peut entretenir les voies de cheminements en autonomie avec la mise en place de brigades vertes (dans un cadre bien défini, formation adéquate des agents, ...).

### **Action 7 : Réduire le risque lié aux techniques gestuelles**

Thème remontant des membres de la CCSSCT du 8 octobre 2019.

Les risques liés aux techniques gestuelles sont la deuxième cause des accidents du travail. FRET SNCF possède une population de MMM (les membres avaient fait remarquer qu'ils ont été peu ou mal utilisés depuis des années) la direction s'engage à 100% de conformité avec la charte MMM (non fournie) : 10 formations /an pour chaque Moniteur de Manœuvre et 100% des Moniteurs de Manœuvre à jour de formation.

### **Action 8 : Réduire le risque lié aux manœuvres par l'amélioration des communications (briefing avant manœuvre, communication en manœuvre) et vérifications d'itinéraire :**

Les analyses de l'accidentologie, les remontées de la CCSSCT, des Usines démontrent qu'une majorité des déraillements et des collisions ont pour point commun un problème lié soit aux communications de manœuvre (avant/pendant) soit aux vérifications d'itinéraire. Surtout les problèmes de radio de manœuvre (4 radios différentes sur le site de DPY) et les zones blanches des radios de manœuvre ... pour le moment rien n'a été fait de ce côté-là. Nous avons aussi demandé que les agents aient des réelles formations sur le terrain.

### **Action 9 : Développer le travail collectif (conduite et sol) :**

Au 1<sup>er</sup> semestre 2020 seront identifiés les thèmes Sol/Conduite sur lesquels les coopérations doivent être développées. Les actions concrètes débiteront au 2<sup>ème</sup> semestre.

**Nous avons insisté sur le Brief de l'AuM qui est souvent mal fait, c'est pourquoi les agents étaient en difficulté...**

### **3. Incident de Dole niveau 4 : FSA F. VIDAL.**

**Nous faisons remarquer que comme à chaque fois, nous n'avons aucun document relatant l'incident à disposition pour débattre concrètement du sujet.**

C'est un évènement de niveau de gravité 4 selon l'échelle de l'EPSF.

L'ancienne échelle comptait 2 niveaux : ES (Evènement Sécurité) et ESR (Evènement Sécurité Remarquable). 1 FSA sans engagement du point dangereux, comme celui de Dole, n'était pas classé ESR. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 une nouvelle échelle a été mise en place (suite à notre CDS FRET) et les évènements référencés EPSF sont obligatoirement notifiés vers l'ANS EPSF.



**L'échelle de gravité est la suivante :**

1. Evènement mineur de sécurité
2. Evènement qui aurait pu avoir des conséquences matérielles, voire des blessés légers
3. Evènement qui aurait pu avoir des conséquences individuelles (un ou deux blessés graves – 24h d'hospitalisation) ou une personne tuée
4. Evènement qui aurait pu avoir des conséquences humaines collectives (nombreux blessés graves et/ou plusieurs personnes tuées)
5. Accident qui a eu des conséquences significatives : faisant jusqu'à 4 blessés graves, sans mort, ou des dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement d'une valeur immédiatement estimée entre 150K€ et 2M€
6. Accident qui a eu des conséquences graves : au moins 1 mort ou au moins 5 blessés graves ou des dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement d'une valeur immédiatement estimée d'au moins 2M€

Les Evènements de Sécurité correspondant aux événements sécurité de gravité 3 à 6 sont soumis à une enquête approfondie. Dans le bulletin FRS quotidien, il est indiqué l'évaluation initiale de la gravité. L'évaluation définitive de la gravité est établie entre J+7 et J+10.

L'analyse de l'incident par la direction est toujours en court. Nous avons fait une analyse de l'évènement en séance et donné des pistes à suivre à FRS et nous avons insisté sur la prise en charge de l'agent.

**Présentation de la trame PAPACT 2020 - P. BICHON.**

Une présentation succincte du PACS a été faite à la CC-SSCT (priorité au COVID 19). C'est une nouvelle trame (fichier Excell ci-joint) qui sera déployée sur chaque Usine dont le DU sera responsable. L'agglomération des PACS permettra l'élaboration du PAPACT de FRET (voir pièce jointe).

**Nous avons demandé que la CC-SSCT et les CL-SSCT puissent avoir accès à cette base de données. A suivre ...**

**4. Point CORONAVIRUS (COVID19) :**

Présenté par : P. BICHON (préventeur national), R. Mommerancy (pilote le comité de crise) et C. ZONCA (RS)

**Sur notre demande les CL-SSCT vont être réunies d'urgence afin de faire le point sur le COVID 19 et l'organisation locale de la distribution des lingettes et du gel hydroalcoolique ainsi que de l'affichage des informations. Les médecins du travail, les COSEC et les référents coronavirus seront invités. Ils répondront dans la mesure du possible aux interrogations des membres de la CL-SSCT.**



**Des affiches (ci joint) vont être diffusées à l'ensemble des agents (distribution ou affichage, mail...).**

Une commande généralisée de gel hydroalcoolique (10000 petits flacons) et de lingettes a été effectuée pour FRET en plus de celle du GPF. Les délais de livraison sont incertains et devraient prendre 2 à 3 semaines.

En attendant, la DNF demande aux DU d'en chercher localement et d'en acheter pour effectuer la distribution le plus rapidement possible. Les DAP et DU seront responsables de la distribution sur chaque site.

Un point sera fait sur l'avancement en CL-SSCT sur chaque site ainsi que par mail. Il est toujours prévu 1 flacon par agent et des recharges sur chaque site.

Pour les masques, le Décret 2020-190 du 3 mars 2020 annule toute distribution aux agents de masques FFP2 et masques de protection (le stock de 3,5 millions de masques a été réquisitionné par l'Etat).

### [Décret n° 2020-190 du 3 mars 2020 relatif aux réquisitions nécessaires dans le cadre de la lutte contre le virus covid-19](#)

#### **Conclusion :**

**Une longue journée pleine de belles paroles et de louables intentions de la part de la direction du FRET. Néanmoins on a quand même l'impression de tourner en rond, et de revenir sans cesse sur des problématiques et des décisions déjà actées précédemment.**

**Pour la délégation SUD-Rail en Commission Centrale, la direction ne peut pas à chaque fois nous répondre en termes de coûts quand le rôle prioritaire de la CC-SSCT est exclusivement de TRAITER les problèmes de prévention, de sécurité et d'intégrité des cheminots confrontés à de multiples problèmes aux seins des diverses CL-SSCT.**

**Pour la délégation SUD-Rail, la prévention a un coût, mais elle N'A PAS DE PRIX !! Nous n'avons eu de cesse de le rappeler à la direction.**

Malheureusement nous restons dubitatifs et très peu confiants concernant le traitement réel par la direction des problématiques remontées par toutes nos équipes sur le terrain.

**La délégation SUD-Rail au CSE FRET.**