

## Réunion du CSE-SSCT FRET Mercredi 20 décembre 2019

Présentation du bilan AT-MP du 1<sup>er</sup> semestre 2019.

Monsieur le président,

Même si la tâche n'est vraiment pas facile dans l'exercice, nous aurions aimé avoir les documents beaucoup plus tôt, ce qui nous aurait permis une analyse plus fine et des débats plus pointus lors de la présentation des bilans AT/MP du 8 octobre dernier. Nous ne sommes nullement responsables des choix de la direction et le manque de moyens, il y a bien longtemps que les agents du terrain le supportent. Vous semblez aujourd'hui commencer à le découvrir dans les bureaux de Clichy, bienvenu au club !

### Présentation Accidents du Travail sur 12 mois glissants.

Nous remarquons que tous les indices intéressants ne sont pas présentés dans le document et ne nous permettent donc pas d'avoir une lecture complète et efficace des différentes données. Par exemple, il manque par endroits le Taux de Fréquence, la répartition des AT par DF et par catégorie d'agents. Ou alors l'accidentologie par âge pourquoi pas, mais il nous fallait aussi la pyramide des âges des agents du FRET pour y analyser quelque chose de solide !

La majorité des AT sont subis par les OPF et les ADC, agents qui ne font que rarement les horaires de bureau !

Il semble y avoir un réel problème au niveau des AT à la DFCE alors qu'en première lecture, rien ne semblait inquiétant... Si le nombre d'AT est relativement faible sur les 12 derniers mois, quand on le ramène au nombre d'agents de cette DF, le Taux de Fréquence est énorme !

**SUD-Rail** trouve toujours inadmissible que les ADC qui se déclarent en AT avec arrêt suite à un accident de personne soient envoyés à la VAS pour avoir le droit éventuel de reprendre le travail ! Les conséquences sont vicieuses et dangereuses pour la santé mentale des agents et la sécurité des circulations. Puisque beaucoup d'ADC craignent de passer la VAS et de se faire descendre de machine, des DPX demandent aux agents fragilisés après un accident de personne soit d'aller se faire arrêter auprès de leur médecin de famille (et perdre un jour de carence...) soit de poser des congés pour se remettre de leurs émotions ! Du coup, les données ne sont pas conformes avec la vraie vie du terrain et font que parfois les ADC ne s'arrêtent pas une seule journée, et reprennent le boulot avec le poids de l'accident de la veille bien présent dans la tête...

Nous enregistrons la non prise en compte des risques des R.P.S et de la souffrance au travail qui engendrent également des arrêts souvent non reconnus ce qui nous laisse penser que les problèmes de psychisme sont nombreux.

Les cheminots Opérateurs FRET sont les plus touchés par les AT/MP ainsi que les conducteurs de train, cela est dû :

- À la descente des engins moteurs qui reste un risque majeur avec une augmentation des chutes ;
- Aux heurts de personne ;
- A l'entrée dans les attelages des wagons ;
- A la manutention, ainsi que les déplacements sur les pistes et itinéraires.

L'augmentation des AT dans les escaliers est sans doute due en partie à l'utilisation des téléphones portable. Une communication préventive sur le sujet nous semble intéressante. L'entretien des attelages devrait être remis au goût du jour.

L'état des sols dans les emprises de FRET est catastrophique. L'entreprise, si elle en a conscience et reconnaît que c'est très accidentogène, ne règle pas les situations qui pourraient diminuer de manière drastique les AT/MP. Le renvoi de la patate chaude permanente entre Réseau, les boîtes privées qui laissent leur bordel sur les pistes après leurs chantiers et les EF sur sites, avec toujours la même rengaine : qui fait quoi/qui paie quoi, ne vous dédouane pas de votre obligation de résultat en matière de sécurité. Nous serons vigilants sur les engagements pris lors de la CC-SSCT du 13 Novembre.

Nous regrettons aussi que les Moniteurs Manœuvres soient si peu nombreux et si peu présents sur le terrain du fait des périmètres bien trop vastes et du manque de moyens de les remplacer à la production.

**SUD-Rail** est perplexe sur la volonté de la Direction de se doter de ses propres équipes internes pour parer au plus urgent devant l'incapacité qu'a Réseau de gérer l'après glyphosate. En effet quand le COSEC de la DFCA, novateur sur le sujet, entreprend un travail de fond qui permet une amélioration des AT/MP et une baisse des DA posés sur l'état des infrastructures celui-ci est chaleureusement remercié à la première restructuration. Au passage sur ce point vous réalisez le changement de COSEC en passant d'un E à G. Il paraît qu'il faut faire des économies !

Nous ne venons pas au travail pour abîmer notre vie, et encore moins pour la perte. **SUD-Rail** s'associe à la douleur des cheminots ayant contracté une MP ou ayant subi un AT. Nous espérons que les enquêtes en cours permettront d'émettre toute la lumière sur le drame survenue à Grande Synthe pour notre collègue et ami Edouard et pas seulement en pointant du doigt quelques lampistes comme la direction tend à faire en se dédouanant de ses responsabilités.

La situation de FRET SNCF devient critique en matière de sécurité et il est grand temps de réagir et de se poser enfin les vraies questions et surtout de mettre les moyens financier et humain en place, voir nous entendre au lieu simplement de nous écouter.

Monsieur le président, une nouvelle fois, la délégation **SUD-Rail** vous alerte sur la situation catastrophique que vivent les agents du Fret. Cela devient insoutenable physiquement et psychologiquement pour beaucoup d'entre nous et nous allons tout droit dans le butoir vitesse enclenchée.

Vos restructurations incessantes augmentent les charges de travail et les manutentions. Le figeage des postes augmente les risques pour les agents sur des terrains souvent dangereux.

Sur le plan humain, les agents n'ont plus de repères et s'interrogent sur leur avenir dans l'entreprise. Les restructurations permanentes sans résultat ainsi que vos soi-disant adaptations font que les agents souffrent quotidiennement dans leur travail. Une fois n'est pas coutume **SUD-Rail** vous alerte aussi sur les risques de fatigue mentale des élus du CSE FRET et de certains de nos interlocuteurs.

Les boucles de rattrapage ont sauté par la même occasion et les agents travaillent avec la boule au ventre car la moindre erreur se paie cash. Votre notion du juste et équitable est bafouée notamment encore à la DFCA.

Quant à l'environnement de travail, sur le terrain c'est la bérézina complète et souvent c'est le parcours du combattant que doivent effectuer les agents lors des dessertes.

Sur nos triages la végétation, les trous, l'éclairage défectueux, les résidus de chantier, les problèmes radios, l'isolement, les délais de routes, la pression managériale, les perspectives d'avenir et le sens au travail, l'injustice etc..... sont le lot quotidien, tout y est réuni pour avoir un accident.

Tout ceci doit vous interroger sur votre obligation de résultat en matière de sécurité. Pour vous, il est plus que temps de réagir et pour tous les accidentés du travail il est déjà trop tard !

### **Pour SUD-Rail, la prévention n'a pas de prix !!!**

Nous vous rappelons que la loi stipule que : « VOUS AVEZ UNE OBLIGATION DE RESULTATS EN TERMES DE SECURITE ET DE PREVENTION »,

Nous vous rappelons aussi que vous devez également avoir : « POUVOIR, MOYENS ET COMPETENCES » afin de traiter au plus vite la « LA SUPPRESSION DU RISQUE ».

Pour **SUD-Rail** rien ne peut justifier de ne pas vouloir traiter les problèmes de sécurité et/ou de garantie d'intégrité des cheminots du FRET avec le seul argument d'un coût important ! !

De l'argent pour les services publics et pour payer décemment les travailleurs, il y en a, il suffit juste d'aller le chercher dans les bonnes poches !!!

Pour toutes ces raisons, nous serons, nombreuses et nombreux en grève Générale et reconductible à partir du 5 décembre !

*La délégation SUD-Rail au CSE FRET.*