

CFHSCT DU 18 DECEMBRE 2014

Déclaration SUD-Rail

L'année 2014 arrive bientôt à son terme avec comme échéance la mort programmée, au 31 décembre, de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Après 76 années de bons et loyaux services, elle succombe à la cupidité du système capitaliste, celui-là même qui organisa son endettement nécessaire à justifier sa vente à la découpe.

Comment ne pas revenir sur la réforme assassine qui a enterré le service public ferroviaire en l'appêtant au libéralisme d'une concurrence absolue.

Comment ne pas percevoir la mise en application de cette réforme avant l'heure avec :

- la suppression régulière d'effectifs au profit de la productivité,
- les infractions multiples et répétées à la réglementation du travail RH 0077
- l'utilisation de certains artifices comme la visite d'aptitude sécurité, véritable outil d'exclusion sociale,
- le recours chirurgical à la réforme,
- le non-remplacement des départs en retraite,
- la sous-traitance à outrance,
- l'augmentation des embauches hors-statut cheminot.

Après cette charcuterie, le 1^{er} janvier sera une véritable boucherie et les cheminots, bien qu'encore échauffés

après la mobilisation de juin dernier, au travers de laquelle ils ont bravé la stigmatisation des médias, la cécité des politiques et la criminalisation de leur lutte par une direction acquise à la privatisation, ne savent pas vraiment à quelle sauce ils seront mangés.

Toujours est-il que certains éléments et indicateurs nous permettent de penser que l'avenir des cheminots est loin d'être aussi « rose » que certains pourrait l'affirmer tant sur leur conditions de vie et de travail que pour leur santé. Sans reprendre l'ensemble des données fournies par la direction pour cette commission fonctionnelle dont les éléments sont arrêtés à la date du 30 juin (ce qui nous paraît désapproprié pour une analyse objective au plus proche de la réunion) la délégation SUD-Rail souhaite mettre en avant un certain nombre de dérives.

Une fois encore, nous dénonçons la volonté de la direction à vouloir assurer correctement la sécurité des agents amenés à accomplir des missions sur le terrain (surveillance des détonateurs, graissage d'aiguilles, vérification et manœuvre d'installations de sécurité,...) et leur permettre de cheminer en toute quiétude dans les enceintes au travers des pistes et itinéraires. Si les indicateurs ne nous permettent pas réellement d'évaluer les conséquences en termes d'accident, il n'en demeure pas moins que sur le terrain un grand nombre de pistes et itinéraires sont impraticables et considérés comme interdit à l'emprunt. De ce fait les

indicateurs ne sont que fausser et entraîne des transferts d'accidents déclarés vers d'autres typologies. Pour SUD-Rail, la problématique repose sur plusieurs causes majeures :

- priorité donnée à l'infra MT pour la maintenance d'urgence et la modernisation du réseau et délaissant certaines priorités par faute de moyens humains et financiers.
- Recours exponentiel à des sociétés privées qui laisse l'environnement ferroviaire interne dans un état ne permettant plus de cheminer dans des conditions réglementaires.
- L'absence d'interactivité engendrée par la désintégration du système ferroviaire en lui-même (comptes distincts, contrats, délais d'acceptation et mise en œuvre des demandes identifiées et effectuées par les CHSCT...)

En clair, combien d'entre nous se sont vu obliger de traverser à l'arrache des voies suite à l'absence de passe-pieds, à des pistes obstruées par des obstacles de toutes sortes... La direction va-t-elle enfin prendre ce sujet « à bras le corps ».

Concernant les inaptitudes sécurités, et ceci malgré les discours rassurant de la direction qui tente à faire croire que l'impact des nouvelles dispositions en matière de suivi de la santé des cheminots soumis au

règles est loin d'être catastrophique, il n'en demeure pas moins que les chiffres fournis prouvent le contraire avec une hausse constante des inaptitudes définitives et temporaires. Sur ce sujet, SUD-Rail continue de réclamer que la DC 1738 soit revue afin que les EIC puissent prendre en compte ce facteur traduisant des manques de personnels et leurs non utilisation sur des postes de sécurité.

A propos du RH 0263, la direction nous a fait des réponses mensongères car la direction RH, le médecin de la DCF et les représentants de la DCF n'ont pas la volonté de pondérer les critères dans les cas des visites de renouvellement. C'est donc un semblant de dialogue social auquel nous avons à faire, basé sur des critères dogmatiques qui sont législativement imposés qu'aux seuls conducteurs de trains et rien n'empêche la direction de revoir sa copie.

Concernant les risques bruits (OJ 09), la délégation SUD-Rail demande à ce que le débat ne se cantonne pas à la seule solution du casque qui équipe aujourd'hui les agents de l'infra, car il existe d'autres équipements tels que les bouchons d'oreilles « intelligent » dicit plusieurs médecins du travail.

Sur les DAAF (DéTECTEUR Autonome AVertisseur de Fumée), la décision de la DCF est inappropriée puisqu'elle impose aux EIC une demande de réalisation avant fin janvier 2015. Cette date ne permet aux CHSCT, d'être partie prenante dans la démarche sachant qu'à ce jour la quasi majorité des CHSCT se sont réunis et n'ont pu aborder ce sujet avec leur président.

Sur les postes équipés de leviers difficiles nous sommes une nouvelle fois surpris de la lenteur de la démarche car le sujet n'est pas nouveau. Mais ne serait-il pas lié à la lenteur de la DCF à vouloir cracher les euros et que dans le cadre de la modernisation des postes de circulation elle est dans l'idée de jouer « la montre ». Dans tous les cas, nous avons l'impression que le travail effectué par la direction manque de sérieux puisque dans l'annexe 5 figurent des postes fermés ou supprimés et inexistant.

Concernant les possibilités offertes par la direction pour palier à des situations de pénibilités et réduire leurs conséquences sur la santé des salariés, SUD-Rail réitère que des mesures concrètes soient prises au regard de cette situation en tenant compte de l'impact de la réforme sur les retraites réduction de la pénibilité. Pourtant la liste des postes à moindre pénibilité fournie n'a pas évolué et nous laisse dubitatifs quant à la réelle volonté de la direction à vouloir faire avancer le dispositif « poste fin de carrière ».

Pour conclure nous ne pouvons pas passer sous silence un quasi accident qui s'est déroulé sur la ligne A du RER, avec des voyageurs à bord suite à une anomalie de signalisation.

En effet, le 09 décembre 2014 à 06h12, suite à un dysfonctionnement de la signalisation contraire à la sécurité ferroviaire, un RER de la ligne A, durant son accélération, avec des voyageurs à son bord a été dirigé à vitesse normale sur une voie limitée à 30 km/h. A hauteur du triage d'Achères, le train a ainsi franchi un aiguillage à la vitesse de 87 km/h. Grâce à la réaction immédiate du conducteur, il n'y a eu, fort heureusement, aucun blessé. Ce quasi-

accident a toutefois nécessité une évacuation de plus de 120 voyageurs provoquant l'arrêt des circulations pendant près de 2 heures sur la ligne la plus chargée du monde.

Les premiers éléments de l'enquête interne montrent qu'une fois encore, la SNCF est passée tout proche d'une nouvelle catastrophe ferroviaire.

Une non-conformité des schémas de câblage d'un appareil de voie, à la suite de travaux électriques effectués la nuit précédente serait la cause de cette nouvelle dérive sécurité. De plus, il apparaît que l'équipe intervenant sur ces travaux était en sous-effectif (3 cheminots au lieu des 4 nécessaires dans ce type d'intervention).

Pour la fédération SUD-Rail ce quasi-accident fait écho au rapport d'expertise du CHSCT de Brétigny à la suite de la catastrophe du 12 juillet 2013 dans lequel les experts du cabinet APTEIS faisaient la démonstration que la baisse des effectifs conjugué à l'augmentation des parcours de surveillance mettent ainsi gravement en question la sécurité ferroviaire. SUD-Rail rappelle qu'il faut que les dirigeants de l'entreprise publique tirent enfin les bonnes conclusions des drames et des quasi-accidents vécus par les voyageurs et les cheminots. Ce ne sont pas les cheminots qui travaillent quotidiennement dans des conditions de plus en plus difficiles qui doivent être pointés du doigt, mais les directions de la SNCF et de RFF qui, par leurs choix politiques ont remis en cause les fondamentaux de la sécurité ferroviaire.

La réforme ferroviaire votée le 04 août dernier ne nous permet pas d'envisager une amélioration de la situation puisque basée sur une même logique financière dont l'axe principal est de faire supporter aux cheminots le poids de la dette pourtant conséquence de choix d'aménagement du territoire.



VISITE D'APTITUDE SECURITE

Au cours du 1^{er} semestre 2014, 4372 agents infra circulation ont passé la VAS, 52 ont été déclarés inaptes définitifs, soit 1,2% (en 2013: 46, en 2012 : 18) et 82 agent ont eu une inaptitude temporaire soit 1,87% des agents. Au cours de ce 1^{er} semestre 2014, 15 agents de la DCF ont fait un recours auprès de la commission (CMRI) et 8 agents ont été déclarés aptes par dérogation.

Pour SUD-Rail, nous sommes pour qu'il y ait des critères sécurité très stricts à l'embauche pour l'ensemble des entreprises ferroviaires, évitant une concurrence déloyale et une sécurité au rabais. Mais dans le cadre du renouvellement de cette aptitude, les critères doivent-ils être les mêmes pour tous, que l'on soit conducteur de train, agent circulation, agent de maintenance de la voie... Sud-Rail dit non ! Lors d'un groupe de travail d'octobre 2014 qui avait pour but de voir s'il était possible de pondérer ces derniers suivant les métiers et les tâches essentielles de sécurité, la direction ne semblait pas avoir pas cette volonté dans ses actes. Le RRH de la DCF nous a dit le contraire et a rappelé qu'il y avait des évolutions possible et des mise en œuvre mais qu'il fallait encore débattre au sein de la direction et des organisations syndicales afin d'approfondir le sujet. Une nouveau groupe de travail est prévu au 1^{er} trimestre 2015. Affaire à suivre...

CHARGE DE TRAVAIL DES DPX

Le manque d'effectif dans les EIC, amène les DPX à tenir des postes en lieu et place des agents, la DCF nous dit qu'elle ne tient pas de statistiques au niveau national sur cette comptabilisation de ces journées, mais reconnaît qu'il y a un souci. C'est pourquoi elle démarre une étude sur la charge de travail des DPX, cette dernière nous sera présentée lors d'une prochaine CFHSCT.

RQTH

227 personnes sont reconnues travailleurs handicapés dans le périmètre de la DCF. 8 recrutements de RQTH depuis le début de l'année, 10 agents ont été reconnus RQTH en 2014. 9 aménagements de poste ont été réalisés par les EIC

La direction ne fait rien pour adapter les postes de travail suivant l'handicap des agents, la DCF ne respecte donc pas l'accord TH et est en dessous des objectifs nationaux.

INCENDIE DE VITRY

LES SUITES

Suite à l'incendie du poste 1 de Vitry, la direction à pris deux décisions :

- faire équiper les postes à agent seul, de détecteur Autonome Avertisseur de Fumée (DAAF). La décision est accompagnée d'une demande de réalisation rapide par les EIC (avant fin janvier 2015)
- élaborer une hiérarchisation des postes en cas d'incendie au regard de la régularité afin de renforcer la protection des postes contre l'incendie occupés par du personnel. Les CHSCT locaux vont s'emparer de ce sujet.

SECOURISTES DU TRAVAIL

Au 1^{er} novembre 2014, 165 agents ont suivi la formation initiale en SST et 406 ont suivi la formation de recyclage.

EIC	Le nombre de salarié reconnu secouristes du travail en 2014
ALP	46
ALS	43
AN	84
APC	92
BFC	55
BZH	46
CENTRE	37
LIM	23
LOR	85
LR	33
MPY	160
NORM	33
NPDC	150
PACA	45
PCA	46
PDL	67
PP	180
PRG	40
PSE	61
PSL	50
RA	123

ACTION PREVPRESS

Kézako : une nouvelle action de prévention sur la consommation excessive d'alcool parmi les agents SNCF âgés de moins de 31 ans. Elle se déroulera de mars à septembre 2015 dans 7 cabinets médicaux participant au groupe addiction. Comment cela va se passer : un flyer sera remis à chaque agent pour les agents de moins de 31 ans une fiche de dépistage si vous avez bu plus de 5 verres d'alcool (4 pour les femmes) en une occasion au cours du dernier mois, s'en suivra une évaluation de la consommation d'alcool (questionnaire AUDIT) si votre score est supérieur à 7, le médecin évaluera votre motivation au changement par l'intermédiaire d'un questionnaire. 3 stades pré-intention, intention et action en découlera un entretien de motivation adapté au stade de motivation. Lors de la visite médicale suivante une nouvelle évaluation de la consommation d'alcool sera faite. L'ensemble des données seront analysées et après validation de la méthodologie l'action sera proposée à l'ensemble des cabinets médicaux. Un REX aura lieu fin 2015 pour une généralisation 2^{ème} semestre 2016. Pour SUD-Rail cette action aura très peu de chance de réussir car, par peur des conséquences, les cheminots omettront de dire la vérité et donc l'action sera faussée. Pour le Docteur de la DCF, le cerveau devient mature à l'âge de 25 ans et son intoxication par l'alcool peut entraîner des troubles. L'ivresse répétée provoque l'addiction et entraîne la vulnérabilité du système nerveux. Tout cela est bien beau mais si la direction évitait de donner des agendas où l'on peut retrouver les meilleurs millésimes en terme de vin dans ces derniers, cela éviterait peut-être l'encouragement.

LE VIN ROUGE
AIDERAIT À LUTTER
CONTRE ALZHEIMER



ORIENTATIONS SÉCURITÉ 2015

Ces orientations sécurité ont été déterminés à partir d'une analyse statistique de l'incidentologie constate sur le territoire national, d'une analyse des rapports d'audit réalisés au cours de la campagne 2014 et des évolutions réglementaires. Mais en fait c'est un catalogue où les EIC peuvent retenir ou pas telle ou telle action avec pour chacune des actions retenue des objectif à atteindre. Ces orientations sont déclinées en plusieurs points :

1° sécurité de circulation

A) domaines opérationnels

I - incidentologie

II - analyse des audits

III - évolutions règlementaires

B) domaines managériaux

2° sécurité du personnel

A) domaines liés à la production

B) domaines managériaux

Pour SUD-Rail ces orientations devraient être applicables à l'ensemble des EIC et suivis de formation pour l'ensemble des agents des EIC, car malheureusement l'incidentologie ou quasi incident sont en augmentation; de plus de cheminots se retrouvent confrontés à des aléas où ils doivent gérer seuls car les DPX sensés les aider occupent de plus en plus de postes en opérationnel pour pallier les manques d'effectifs, la pression exercée pour la maintenir la régularité ne fait qu'augmenter le stress et les ruptures de séquence amenant l'agent à l'erreur. Concernant les évolutions réglementaires ne reçoivent plus de formation : c'est l'auto formation. Alors, ne nous laissons plus faire et réagissons tous ensemble pour obtenir de véritables formations sécurité afin de maintenir un haut niveau de sécurité.

Les dates des prochaines CFHSCT INFRA CIRCULATION

le 25 juin 2015 et 10 décembre 2015

Vos questions doivent nous parvenir 8 semaines avant la réunion