

# Déclaration au CSE FRET

## Mercredi 20 Novembre 2019

Monsieur le président,

Même si la tâche n'est vraiment pas facile dans l'exercice, nous aurions aimé avoir beaucoup plus tôt les documents ce qui nous aurez permis une analyse plus fine et des débats plus pointu lors de la présentation des bilans AT/MP du 8 octobre dernier. Nous ne sommes nullement responsables des choix de la direction. Le manque de moyen 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, bien venu au club !

### Présentation Accident 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 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 si les ADC se déclarent en AT avec arrêt, ils 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 ont peur de passer à 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 ses 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 le 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 au FRET sont les plus touchés par les AT/MP ainsi que les conducteurs de train :

- La descente des engins moteurs reste un risque majeur avec une augmentation des chutes,
- Les heurts de personne,
- L'entrée dans les attelages des wagons,
- La manutention, ainsi que les déplacements sur les pistes et itinéraires.

L'augmentation des AT dans les escaliers sont sans doute dû 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 cout 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 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 présent sur le terrain du fait des périmètres et des taches bien trop vastes.

**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'à 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. Au passage sur ce point vous réalisez le changement de COSEC en passant d'un ED à E à G. Il paraît qu'il faut faire des économies !

### **Finalisation du PAPACT :**

Vu le retard pris depuis la mise en place du CSE et des CL, rien ne sera réalisable pour 2019 et nous ne pouvons que nous concentrer sur l'élaboration du PAPACT 2020 dès à présent plutôt que d'essayer de rattraper la casse sur celui de 2019. Veux pieux qui résulte d'une de vos obligations légales de mettre un PAPACT en place, dont hélas les sujets récurrents et identique d'année en année nous laissent perplexe !

3) Elaboration du PAS et du PAPACT 2020.

Les CL ont fait remontés environ 400 actions Pour nous tout est prioritaire et tout doit figurer dans les plans de prévention. En tout cas ce n'est certainement pas à nous de dire « ça on fait en priorité et on peut laisser actions ciblées soient réellement mises en œuvre. Pour la direction nationale il faut définir les priorités des actions en fonction de leurs fréquences et de leurs potentielles gravités.

Par cette méthodologie, **la souffrance au travail ne serait pas priorisée** car peu de remontées RPS émanant des CL. Pour nous c'est inadmissible !!

Le Paradoxe lors de la séance de CC-SSCT, la direction pense qu'en devenant une SAS au 1<sup>er</sup> Janvier 2020, tous les problèmes récurrents non réglés depuis de nombreuses années trouveront une solution et que FRET sera mieux entendu par Réseau.

Avec la méthodologie de travail mis en place, nous avons dû batailler et nous sommes arrivées non sans mal à définir collectivement 4 axes principaux :

- ✓ Pistes et itinéraires,
- ✓ Gestes et postures,
- ✓ Souffrance au travail (RPS),
- ✓ Communication en manœuvre.

La direction nous explique en séance qu'elle propose aux élus CSE d'être formés à la souffrance au travail (RPS) pour nous apprendre à mieux gérer les cas complexes générées.

Pour SUD-Rail c'est « INACCEPTABLE ».

Quel paradoxe car pour la plupart d'entre nous, nous avons déjà tous reçu une formation syndicale concernant ce sujet sensible, afin de combattre et de palier aux dégradations de travail qui génèrent la souffrance au travail des collègues cheminots.

Pour SUD-Rail, il est « INCONCEVABLE » d'être formé par une direction sur ce sujet. Car pour SUD-Rail la direction du FRET est à la fois juge et parti sur cette problématique importante. C'est la politique de l'entreprise mise en œuvre au FRET par le biais de la ligne managériale qui est la seule « RESPONSABLE » de la souffrance au travail subit en son sein par les cheminots.

Un plan d'action sur la souffrance au travail (RPS) sera décliné depuis le National.

Nous ne venons pas au travail pour abimer 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 en 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, la délégation **SUD-Rail** tient à vous alerter 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 enclenché.

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.

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 bafoué notamment encore à la DFCA.

Quant à l'environnement de travail, sur le terrain c'est la bérézina complète. Les agents effectuent le parcours du combattant 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. 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 PREVENTION »,  
« VOUS DEVEZ EGALEMENT AVOIR « POUVOIR, MOYENS ET COMPETENCES » AFIN DE TRAITER AU PLUS VITE 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.