



**COMPTE RENDU
DU CHSCT EXTRA
SUITE AU DROIT D'ALERTE
DU 13-12-2018**

EPILOGUE

Suite au droit d'alerte déposé le 13/12/2018 concernant le tir sur le TGV Paris/Nice le 12/12/2018, la direction nous reçoit le 21/12/2018 en CHSCT extraordinaire (nous avons accepté ce délai afin que la direction puisse avoir le temps d'investiguer et d'apporter des réponses précises...).

Acte 1 scène 1

Nous avons posé 7 questions précises, la direction devait nous y apporter 7 réponses ...:

1 « Combien de trains en circulation ont-ils été pris pour cible par des tirs d'armes à feu et/ou jets de projectiles sur le périmètre national depuis ces 3 dernières années ? »

Rep: « La demande est en cours auprès du CNO la réponse sera apportée ultérieurement » puis on nous raconte que la plupart des cas sont provoqués par des projections de ballast ou de méfaits dus à la neige et que des actions de prévention sont réalisées auprès des fédérations de chasseurs....

Bref pas de réponse !!!

2 « Quelles mesures comptez-vous prendre pour éviter que ce type d'accident se renouvelle ? »

Rep: Mise en place d'une communication préventive auprès des chasseurs du Vaucluse (peut être nationale...) pour rappeler les comportements à respecter aux abords des voies de chemin de fer.

Encore les chasseurs, c'est à la mode... Sommes-nous seulement certains que ce tir provenait d'un chasseur???? On voit bien que la réponse ne va pas annuler le risque...

3 « La carrosserie des voitures et locomotives résistent à quel type de balles ? Est-ce assez solide ? »

Rep: Selon un essai d'investigation datant de **1985**, les éléments résisteraient à des tirs de calibre 22LR standard.

La direction nous rassure en nous disant qu'en 1985 ils ont fait un test qui montre que la carrosserie d'un train résiste à un tir de carabine de fête foraine....

4 « Les vitres résistent à quel types d'impacts de balles ou projectiles ? Est-ce assez solide ? »

Rep: Rappel de différentes normes et réglementation concernant les vitrages latéraux. Ils nous fournissent les résultats des tests concernant la résistance aux chocs de corps mou, résistance aux ondes et pressions, résistance aux chocs de corps durs, résistance à l'impact de ballast. Concernant la résistance aux tirs d'armes à feu : LE TEST REALISE EN 1985 avec un calibre 22LR standard.

La direction en convient elle-même rien n'a évolué au sein de l'entreprise pour palier à ce type de risque depuis 1985, la société a bien évolué, elle depuis ...

5 « Nous donner les informations suivantes :

- nombre d'agents SNCF concernés par cet accident ? Rep: 5 ASCT puis corrigé en séance 4 ASCT + 1 ADC
- Nombre d'agents sous-traitants ? Rep: 2 Baristas Newrest (Pas d'agents ONET selon la direction)
- Nombre d'usagers dans la rame ? Rep: **Entre 200 et 300 passagers**

Nous sommes en plein flou la direction patauge, ont-ils pris la mesure de la situation ?

6 « Cet accident s'est déjà produit à de multiples reprises quelles mesures ont été prises dans ces accidents précédents ? »

Rep: Sensibilisation auprès des associations de chasseurs.

Ils ne sont pas capables de nous dire combien de fois l'évènement s'est produit sur un périmètre et dans un temps donné mais ils nous assurent qu'à chaque fois les associations de chasseurs ont été sensibilisées (sans nous apporter d'éléments qui l'attestent)... Et quand bien même on constate que cela n'est pas suffisant puisque les faits se reproduisent !



7 « Quelle prise en charge pour les agents SNCF après cet accident ? »

Rep: Les 2 agents de la rame concernée font partie de l'UO Train voyage de l'ESV TGV PACA ils ont été pris en charge avec déclaration d'accident de travail à l'arrivée du train.

Les agents parisiens ont effectué leur RHR et ont été recontactés par leur RET le lendemain.

Lorsque nous avons déposé le droit d'alerte le 13/12 nous avons eu l'impression que personne à Paris n'était au courant ...

Acte 1 scène 2

Discussions, accords et désaccords...

Pour ce qui est de communiquer ça pas de problème la direction s'engage à :

- Améliorer la réactivité du circuit de communication entre, établissements / COS / Axe
- Faire une communication de type Flash Sureté dès connaissance de faits semblables
- Faire une communication de sensibilisation et de prévention auprès des clubs de tir et armuriers en plus des associations de chasseurs.



Par contre quand on rentre dans le vif du sujet la direction s'arc-boute

Au sujet des agents seuls :

Nous demandons deux agents par rame afin de minimiser les conséquences de ce danger grave et imminent si un personnel de bord en était la victime :

Chaque ASCT détient une trousse de secours et est formé pour mettre en place une procédure qui réduit les délais d'intervention pour la prise en charge de la victime.

Si l'agent seul en était la victime cette procédure ne serait pas mise en place pour lui....



Rep: La direction rappelle qu'en conception le double équipage n'est pas remis en cause. En opérationnel, il peut arriver qu'un agent soit seul (absentéisme) ce qui demeure conforme à la VO 0250 en terme de sécurité.

Les chiffres parlent d'eux même : Septembre, 283 agents B et Y non tenus donc 283 rames avec un agent seul; Octobre, 197 B et Y non tenus. Chiffres auxquels on peut ajouter les trains qui en conception ne prévoient pas de double équipage (rames sud est, trains SVI...).

Bref on voit bien que « opérationnel » est loin d'être exceptionnel.

Trop de questions sont restées sans réponses ou avec des réponses pour le moins incomplètes ou évasives, les mesures mises en œuvre pour limiter les risques ne stoppent pas les balles, ne soignent pas et ne réduisent pas les délais d'intervention en cas d'agent victime.

Nous ne levons pas ce droit d'alerte.

Rep: La direction nous informe qu'elle va saisir l'inspection du travail pour dénoncer la validité de ce droit d'alerte....

On tremble de peur

Fin de l'acte 1

ACTE 2 :

REORGANISATION DE LA CPST ET NOUVELLES MODALITES DE DEPOT DE DII

La direction glisse à l'ordre du jour une petite note d'information aux membres du CHSCT (on rappelle que seuls deux membres épuisés étaient présents...) et pensait que ça allait passer tranqui-lou-bilou.

On nous informe des futurs horaires d'ouverture de la CPST :

- du lundi au samedi de 5h30 à 23h
- Les dimanches et fêtes de 7h35 à 23h

Pendant les horaires de fermeture mise en place d'une procédure de pose des DII par mail

- En ajoutant en pièce jointe le formulaire dématérialisé dûment renseigné. **Formulaire disponible auprès de la CPST qui sera fermée...**
- L'agent recevra automatiquement un accusé réception de son mail. **Qui ne comprend pas le n° d'enregistrement de la DII.**
- Après traitement par la CPST **donc potentiellement 6h30 ou 8h30 après le dépôt de la DII**
- Si la DII est recevable, l'agent recevra un mail qui précisera le n° d'enregistrement.
- Si la DII s'avère non recevable, l'agent sera recontacté par la CPST. **On imagine bien la teneur du recontacte «Ta DII n'est pas valide car il manque le formulaire dématérialisé, t'es plus dans les délais pour poser ta DII, tu fais ta tournée sinon t'es en HA »**

Voilà voilà la direction pensait nous glisser tout ça en douceur avant les fêtes en pensant que nous serions en hypovigilance suite au CHSCT ordinaire/ CHSCT extraordinaire .

Mais de qui se moque-t-on ?

Tout d'abord nous tenons à affirmer notre désaccord avec la fermeture de la CPST la nuit. Les agents en fin de service tardive ou en cas de retard à l'arrivée vont se retrouver livrés à eux-mêmes sans possibilité de signaler une dérogation, sans prise en charge pour rentrer chez eux....

Concernant la nouvelle procédure de pose de DII par mail nous émettons également un avis fortement négatif.

Fin de l'acte 2.

Pour conclure, cette pièce en 2 actes nous montre à quel point la direction se moque de nos conditions de travail, de notre sécurité et s'acharne à réduire notre possibilité d'exercer notre droit de grève.