



L'HEURE DES BILANS

**Hygiène et Sécurité des Conditions de Travail (HSCT 2020)
Arrêts de Travail et Maladies Professionnelles (AT/MP 2020)**

On ne le répétera jamais assez, mais les derniers bilans ne se sont pas déroulés dans des conditions idéales. On s'en rend facilement compte en effectuant un petit retour en arrière. Effectivement, la réorganisation du fonctionnement des instances des Comités Sociaux et Économiques n'a pas créé un terreau favorable à la gestion des bilans 2018 et 2019. Les Comités d'Hygiène et de Sécurité des Conditions de Travail ont été dissous dans une instance unique de représentation du personnel et les élus nationaux se sont donc vus submergés de dossiers locaux. Il est devenu extrêmement difficile de traiter correctement et efficacement tous les sujets.

Il convient de préciser que l'intérêt de dresser des bilans annuels HSCT et AT/MP ne repose pas sur le simple fait légal de présenter une litanie de chiffres. La plus-value de ces opérations est de comparer le bilan d'une année donnée à celui qui l'a précédé afin d'effectuer un constat et une analyse sur les faiblesses et les points forts des mesures prises au cours de l'année qui vient de s'écouler.

L'année 2020, pour sa part, a été marquée par une crise pandémique qui a déstabilisé toutes les jauges, qu'elles soient sociales ou économiques. L'analyse de ces bilans ne se présente donc pas comme un baromètre qui va permettre de dresser un avis fiable et objectif. Si l'on remarque que les indicateurs baissent, c'est donc la conséquence malheureuse de la diminution forcée de l'activité pour Fret SNCF.

Sans détailler tous les points, le nombre élevé d'accidents de plain-pied et de chutes enfonce le clou sur le fléau qui gangrène les chantiers de production. SNCF Réseau ne s'acquitte toujours pas de son obligation d'entretien des pistes et itinéraires. Sujet anodin il y a encore quelques années, ce problème s'affiche comme une verrue aujourd'hui et génère des conditions de travail dangereuses en favorisant le risque d'incidents et d'accidents. Une prise en considération urgente sur le sujet de la maîtrise de la végétation dans les chantiers est plus que nécessaire. Fret SNCF doit s'inscrire dans une vraie démarche constructive et efficace en impliquant SNCF Réseau qui doit cesser de faire la sourde oreille.

L'incompatibilité entre le retour des agents sur leur ressenti professionnel et le rythme soutenu des réorganisations est un vecteur aggravant de risques psychosociaux. L'accompagnement du changement est reversé sur la ligne managériale directe qui se trouve dans l'impossibilité de concilier dans de bonnes conditions le maintien de la qualité de service et l'accompagnement serein de l'évolution des organisations auprès des agents.

Le seul indicateur fiable sur lequel on peut se reposer afin de constater que les années se suivent et se ressemblent est celui du nombre de salariés de la SA qui affiche une baisse de près de 10 % par rapport à 2019.

L'effectif disponible Fret SNCF à fin 2020 est de 5.367, avec un nombre important d'agents ayant entre 40 et 49 ans. On note que les agents intérimaires ne figurent pas dans les tableaux AT/MP car ils ne sont pas salariés de Fret SNCF. Les accidents des intérimaires sont saisis mais ne sont pas pris en compte dans les statistiques. Il est nécessaire de prendre en compte l'accidentologie de tous les agents travaillant pour Fret, même ceux n'étant pas des employés directs, sous peine d'avoir des résultats faussés.

L'analyse du bilan AT/MP 2020 amène au même constat que pour le bilan HSCT, ici aussi, la baisse de l'accidentologie est liée à la diminution de l'activité pour Fret SNCF du fait de la crise sanitaire, même s'il faut avouer que les postes les plus à risque sont ceux qui ont vécu la baisse de charge de travail la moins forte.

Depuis 2018, on avait constaté une montée régulière du taux de gravité des accidents de travail sans arrêt. Cette hausse, qui semble avoir été freinée par la pandémie, nous donne malgré tout une incidence élevée qui s'explique par la désertification des sites de production. Effectivement, un nombre croissant d'organisations se construisent avec des agents qui travaillent seuls, ce qui complique les étapes de reconnaissance de l'arrêt. Un renforcement des formations initiales et des recyclages pour les agents permettrait en partie de pallier les mauvais résultats.

Les tranches d'âges les plus accidentogènes se situent chez les jeunes âgés de 20 à 29 ans et les plus âgés à partir de 45 ans. Sans étonnement, on remarque que les accidents avec arrêt ont une fréquence plus élevée en fin de semaine chez les travailleurs postés sédentaires.

Ces chiffres nous prouvent la justesse des remontées terrain que font les élus du CSE et mettent en évidence la qualité du travail fourni par les commissions locales, malgré un manque de moyens chronique. Les élus ne cessent d'alerter la Direction sur les problèmes terrain à renforcer. La revalorisation du métier de chef de manœuvre et l'intégration renforcée des moniteurs dégagés permettraient une meilleure prise en charge des plus jeunes et un meilleur suivi des plus anciens.

De plus, nous insistons encore et encore, mais une organisation ne peut avancer dans de bonnes conditions que si elle est justement calibrée pour ses missions. Le manque de personnel ne permet pas à Fret SNCF d'atteindre sereinement ses objectifs.

Enfin, ces tristes bilans ne font qu'appuyer une situation qui ne cesse de se dégrader et à laquelle il faut remédier impérativement. L'UNSA-Ferroviaire rappelle sans relâche une évidence qui fait cruellement défaut ces derniers temps à Fret : le levier principal de l'amélioration de la santé au travail, c'est le renforcement du dialogue social à tous les niveaux et le juste calibrage des postes. Il est impensable de ne voir la sauvegarde et le développement de notre Entreprise uniquement que par le biais des réductions de charges de personnel. Jusqu'à la deuxième moitié du siècle dernier, le travail était au cœur des préoccupations sociologiques. Les 20 dernières années ont vu débarquer les ravages de l'optimisation à tout prix et l'utilisation du Lean management à l'extrême qui pousse à supprimer tout ce qui n'est pas immédiatement rentable. Il est urgent de retrouver une culture saine où le travailleur et le travail sont traités avec respect.

Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : cse.fret@unsa-ferroviaire.org