



Avis sur le rapport SECAFI

Prévention des risques professionnels liés à la circulation des trains durant les chantiers de nuit VOIE RER

L'ex-instance du CHSCT GDI VOIE a demandé, suite à l'accident mortel du 5 mars 2018 sur la ligne A, la réalisation d'une expertise. Cette expertise a été diligentée par la société SECAFI et réalisée conjointement par MM. Francis ODIER, Sylvain GUARD et Hayden GRZESIK.

Cette expertise met en avant la complexité du travail de nuit sur les voies où l'amplitude de travail est très restreinte, avec un maximum de 4 heures de travail, ce qui génère une pression constante sur les chantiers. Il faut rendre les voies à tout prix en temps et en heure pour l'exploitant et ne surtout pas engendrer de retard le matin. Pour ce faire, l'organisation doit être irréprochable, le moindre grain de sable et tout déraille, sans oublier la durée du chantier afin d'optimiser la production qui est réduite d'un ou de plusieurs jours sans trop regarder la faisabilité. Ces situations augmentent d'un cran supplémentaire le stress sur les chantiers. Comme nous le savons tous, le mauvais stress est un des facteurs aggravants quant à la probabilité d'avoir un accident.

Concernant les règles de sécurité, elles sont pour la plupart interprétables de différentes façons selon la personne qui les lit. Elles sont un des facteurs pouvant générer un risque supplémentaire d'accident. On ne sait pas clairement qui fait quoi sur le chantier quant à la sécurité en confondant notamment ce que sont :

- ✓ Le rôle du surveillant de chantier RATP qui n'est pas clairement défini où il n'a aucune autorité quant au respect des règles de sécurité
- ✓ Le rôle du chef de chantier de l'entreprise qui lui doit être partout à la fois, doit veiller à la réalisation du chantier, à la sécurité de tout le personnel présent y compris les agents RATP. Il ne peut donc pas assurer convenablement son rôle quant à la sécurité du chantier. Ce qui est malheureusement la réalité quotidienne.

Les sanctions financières en cas de manquement grave à la sécurité ne sont pas assez sévères pour les entreprises où cela ne représente qu'une goutte d'eau en proportion du montant des chantiers. Situation dénoncée depuis plusieurs années en vain par les instances CHSCT. Ce qui peut expliquer peut-être que la sécurité sur les chantiers ne soit pas la principale préoccupation des entreprises extérieures !

Ajoutons à cela, les plans de prévention qui ne sont pas assez précis et parfois réalisés sans s'être rendu sur le terrain. Les agents sans carte d'accès ou sans habilitation sont tout de même autorisés sur les chantiers. Etonnant !

Les préconisations de l'expertise mettent en évidence qu'il faut, d'une part :

- ✓ Interdire la découverte partielle des chantiers,
- ✓ Faire une mise à jour des textes réglementaires qui doit se baser sur l'évaluation des risques,
- ✓ Réaliser plus d'inspections de sécurité sur le RER et surtout sur les chantiers des entreprises extérieures,
- ✓ Assurer une traçabilité des visites de chantier par l'encadrement en mettant en avant des critères d'appréciation techniques, sécuritaires et environnementaux,
- ✓ Amener l'entreprise extérieure à expliciter ses méthodes avant la mise en œuvre,
- ✓ Définir les exigences de formation et de compétences des intervenants extérieurs (chef de chantier),
- ✓ Renforcer les critères relatifs aux compétences en matière de management de la sécurité,
- ✓ Améliorer l'évaluation des risques pour le personnel, les tiers et la sécurité ferroviaire,
- ✓ Etre plus exigeant sur la préparation, la réalisation, le contrôle de fin de chantier et le retour d'expérience,
- ✓ Renforcer les pénalités en cas de manquement grave à la sécurité.

Il faudra veiller aussi au contrôle strict de l'application des articles 02-05 et 06-06 de l'ID 53-2.

Procéder à l'expulsion du chantier de toute personne ne pouvant justifier d'une carte d'identité et d'accès, avec la lettre V non barrée dès qu'il peut y avoir un train circulant sur les voies,

Mettre en œuvre systématiquement un soutien psychologique post-accident,

Renforcer l'information des conducteurs sur la présence d'agents sur les voies,

Et enfin, réfléchir à la mise en place d'une règle de ralentissement et d'une recommandation d'avertissement sonore par les trains à l'approche d'agents travaillant sur ou à proximité des voies.

Le document unique est aussi à améliorer et notamment sur le risque résiduel qui définit la non-application d'une mesure de prévention. Mais ce risque-là n'est pas évalué, ce qui conduit à un document qui affiche des risques plutôt mineurs ou moyens et masque le risque d'accident mortel qui demeure présent. En conséquence, le document ne joue pas pleinement son rôle d'outil de prévention.

Toutes ces interrogations font craindre aux élus du CSE que les recommandations ressortant de cette expertise restent lettre morte. Le résultat de cette expertise confirme en partie les actions qui devront se mettre en place avec le décret SECUFER. On attend toujours malheureusement sa mise en application avec des règles de sécurité bien définies. En attendant, la Direction pourrait décliner sans attendre quelques préconisations émises par cette expertise. Nous souhaitons que ces préconisations soient suivies sous forme de plan d'action en commission SSCT.

PROCEDURE DE VOTE :

POUR : 20 (16 CGT, 1 SAT, 2 UNSA, 1 CFE-CGC)

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0