

St Denis, le 13 mars 2025

OP 911: QUAND LA DIRECTION JOUE AVEC LA VIE DES CHEMINOT-E-S !

SUD-Rail viens d'alerter la direction Réseau (DCI Réseau du 20/01/2025 et Droits d'Alerte ZP) sur les dangers liés aux modifications apportées à la réglementation concernant l'annonce des circulations. SUD-Rail a demandé en conséquence à la direction le retrait immédiat du nouveau texte.

LA DIRECTION FAIT SAUTER UNE BOUCLE DE RATTRAPAGE...

En effet, au 1^{er} octobre 2024, la réglementation OP 00911 (une OP, comme opposable, est un texte réglementaire qui s'applique à toutes les entreprises ferroviaires), a été mise en application et a remplacé dans le même temps les OP 00485 et 00486 qui ont été abrogées.

Concernant la zone dangereuse (Article 101-1 de l'OP 00911 et article 6-1 de l'OP 00485) la nouvelle réglementation indique maintenant que la zone de danger est définie « *voie par voie* ». Cette notion « *voie par voie* » n'existait pas dans l'ancienne réglementation puisque la notion de zone dangereuse (ZD) englobait la ou les voies contiguës de la voie de travail (voir aussi schémas de l'article 407-1 de l'OP 00486) .

Dans le même temps, il a été rajouté dans le point 2 du 4^{ème} paragraphe de l'article 402 de l'OP 00911 (correspondance avec l'article 407-1 de l'OP 00486) que l'annonce doit être donnée pour la ou les voies contiguës « lorsqu'il risque d'engagement de la ZD de cette ou ces voies, même fugitif, en prenant en compte l'outillage et le matériel utilisés ».

En clair, alors qu'avec l'ancienne réglementation l'annonce des circulations était automatique pour la ou les voies contiguës de la voie de travail, la nouvelle réglementation permet aujourd'hui de prendre la responsabilité sur le terrain de ne pas faire annoncer la ou les voies contiguës à la voie de travail, avec le risque de heurt par circulation que cela peut entraîner !

Au lieu de donner une plus-value sécurité, où à minima être équivalente à l'ancienne, cette nouvelle réglementation supprime au contraire une boucle de rattrapage. L'annonce systématique des voies contiguës à la voie de travail est en effet une boucle de rattrapage indispensable qui a notamment pour finalité de pallier aux imprévus qui peuvent survenir au cours d'un chantier: anomalie convoi du train voie contiguë (porte ouverte, bêche flottante, chargement déplacé, éjection ballast...), imprévus d'ordre environnemental, contextuel, comportemental...



UNE DIRECTION QUI BOTTE EN TOUCHE...

Ces modifications, qui sont la conséquence de la transcription du décret gouvernemental SECUFER dans les entreprises ferroviaires, auraient, selon la direction, été faites sans concertation avec la direction de l'entreprise !? Si c'était réellement le cas (mais on en doute fortement), ce serait alors grave ! Mais la direction a comme par hasard argumenté dans le sens de ces modifications avec comme principal et quasiment seul argument qu'avant on annonçait des voies alors que ce n'était pas nécessaire, et donc que ça n'avait pas de sens (!?). Pour la direction, il est donc mieux de se baser sur l'analyse à priori des risques pour définir si il faut mettre en place l'annonce ou pas .

Quand à savoir qu'elle était la plus value sécurité de telles modifications (question que nous leur avons posé)...la direction a botté en touche...d'ailleurs nous sommes toujours en attente des documents qui montreraient que la direction a réellement effectuée une évaluation des risques avant de mettre en application ce nouveau texte, afin de déterminer si il est à minima au même niveau de sécurité que l'ancien.

UN TRANSFERT DE RESPONSABILITÉ BIEN PRATIQUE...



Selon la direction, c'est donc la maîtrise de l'analyse à priori des risques sur les chantiers qui doit devenir la base et le garde-fou de la sécurité en matière de prévention du risque de heurt par circulation. Pourtant, la fiabilité de l'analyse à priori des risques est actuellement très insuffisante et soumise de plus aux pressions de production et de manque d'effectifs, tout cela dans un contexte de conditions de travail dégradées, comme l'illustre d'ailleurs les quasi-accidents, accidents graves et mortels impliquant des défaut d'analyse à priori des risques quand ils surviennent (que ce soit dans la préparation des chantiers ou sur le terrain).

De plus, alors que la direction a admis elle-même que des efforts sont à faire sur le sujet de la maîtrise de l'analyse à priori des risques, elle a cependant mis en application ces modifications dès le 1er octobre 2024, une preuve de plus de son irresponsabilité quand il s'agit de la vie des cheminot-e-s...

LA TACTIQUE DU LAMPISTE...

Pour SUD-Rail, il est de plus inadmissible que, tout en rendant la réglementation plus permissive, la direction fasse porter la responsabilité d'un éventuel accident aux agents de terrain.

Et ce serait par ailleurs d'autant plus inadmissible si la mise en place de la nouvelle OP 911 est dictée à des fins de production et de productivité, notamment sur les effectifs, en permettant d'effectuer des chantiers sans mettre en place de chaînes d'annonce, au risque d'entraîner des accidents graves et mortels dont la responsabilité serait de plus ciblée sur les acteurs de terrain. Alors que c'est la direction SNCF Réseau, qui en serait la véritable initiatrice et donc responsable.

Compte-tenu de cette situation qui peut engendrer à tout moment des accidents graves et mortels, SUD-Rail demande la suppression immédiate de ces modifications de réglementation.



Si la direction persiste dans son erreur, qu'elle soit intentionnelle (gains de productivité) ou non, SUD-Rail utilisera tous les moyens à sa disposition pour mettre en évidence, en cas d'accident, cette responsabilité de la direction de l'entreprise et la faute inexcusable de l'employeur.