



EXPRESSION UNITAIRE

Paris, le 13 octobre 2017

ITC CHSCT PICB RISQUE FERROVIAIRE

**La Direction convoquant,
le 28 septembre 2017,
une Instance temporaire de
coordination (ITC)
réunissant l'ensemble des
CHSCT concernés par le
projet de port des PICB
(Protection individuelle
contre le bruit) en risque
ferroviaire. Cette réunion
avait pour but de recueillir
leur avis après la
restitution de l'expertise
du cabinet Emergences.**

La présentation par le cabinet n'a malheureusement fait que confirmer les craintes des Fédérations CGT – UNSA Ferroviaire – SUD-Rail.

Depuis 1988, la Direction de la SNCF a obtenu des dérogations lui permettant de ne pas appliquer la loi en occultant la protection des cheminots contre le risque bruit.

Pire, elle a continué à fournir du matériel et outillages bruyants, à organiser ses chantiers sans réelle prise en compte du risque bruit.

Aux témoignages des mandatés sur les conditions de travail subies par les cheminots sur le terrain, la Direction s'est contentée d'opposer sa compétence technique validée par des résultats d'essais en laboratoire pour justifier son déploiement des BOM (Bouchons d'Oreilles Moules) comme solution miracle.

L'analyse du risque bruit avec risque ferroviaire aurait mérité une étude plus approfondie de la Direction, notamment sur :

- La concomitance risque ferroviaire/ risque routier ;
- Lors de chantiers avec mobile travaux ;
- Lors d'aléas climatiques ;
- Lors de situations d'urgence ;
- Lors du travail d'agent isolé ;
- ...

Ce qui ne fut pas le cas.

Les essais réalisés en laboratoire par l'Agence d'essai ferroviaire (AEF), citée en référence par l'entreprise, ont occulté les bruits ambiants tels que les fortes pluies, les autoroutes ..., Les agents qui ont participé à ceux-ci, n'étaient pas occupés à des tâches liées au travail.

L'hygiène, les conséquences du port des PICB de nuit, qui crée une « bulle », mettent l'agent dans un confort qui risque de provoquer l'endormissement. De plus, l'écrêtement de signaux d'alerte transforme le son d'une trompe à grande puissance en un son quelconque. Ces quelques exemples démontrent que l'utilisation de ces bouchons d'oreilles est particulièrement dangereuse.

A cela viennent s'ajouter les difficultés de l'encadrement pour appréhender le risque bruit, tout en s'inscrivant dans le système de prévention. Il devra être formé afin de donner des consignes claires, ne laissant pas les cheminots décider eux-mêmes du PICB à porter en fonction des chantiers.

Les Fédérations CGT, UNSA Ferroviaire, SUD-Rail ont, lors de cette ITC CHSCT, rappelé qu'elles n'étaient pas opposées à l'utilisation des PICB hors risque ferroviaire. Cependant, la Direction doit lever toute ambiguïté par des prescriptions claires et les formations adéquates.

En accord avec les conclusions de l'expertise rendue, les Fédérations CGT, UNSA Ferroviaire, SUD-Rail sont totalement opposées au port des PICB en risque ferroviaire, étant donné le risque aggravé de heurt par une circulation ferroviaire qu'induit le port des PICB.

En conclusion, le principe de précaution doit s'appliquer.