EVALUATION ET FORMALISATION DE L'ANALYSE DES RISQUES PROFESSIONNELS

ALEXANDRE MORONI

MASTER 1 ECOLE SECURITE ENVIRONNEMENT QUALITE

RAPPORT D'ACTIVITE

Juin 2014

TUTEUR PROFESSIONNEL : NICOLAS SALIBA

DIRIGEANT D'UNITE OPERATIONNELLE

RAPPORT D'ACTIVITE

LA PREVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS AU SEIN DE L'UNITE OPERATIONNELLE EST DE L'ETABLISSEMENT INFRA CIRCULATION DU LANGUEDOC ROUSSILLON

Alexandre MORONI

Master 1 apprentissage
Ecole Sécurité Environnement Qualité
Espace Richter Rue Vendémiaire
Bât. E - CS 29555
34961 Montpellier Cedex 2

Tuteur professionnel : Nicolas SALIBA

Entreprise :
Etablissement Infra Circulation
Languedoc Roussillon UO Infra
Circulation Est
1 bd du Général Triaire

« Le chemin de fer sera le moyen de transport du XXIe siècle, s'il parvient à survivre au XXe siècle. »

Louis Armand

Directeur général de la SNCF en 1949

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Nicolas SALIBA pour m'avoir permis de réaliser mon alternance de Master I au sein de l'Unité Opérationnelle de l'Etablissement Infra Circulation de la SNCF et pour son soutien permanent.

Je remercie également Monsieur Patrice MASINI, le COSEC[1] de l'établissement pour ses conseils, ses formations et son aide apportée en matière de sécurité du personnel.

Je remercie aussi tous les DPx[2] et leurs assistants sans qui je n'aurais pu mener à bien mes missions.

Je voudrais ensuite remercier toutes les personnes que j'ai côtoyées quotidiennement au sein des bureaux du siège de l'UO[3] Est à Nîmes pour leurs bonnes humeurs et leurs discussions animées permettant ainsi de travailler dans une atmosphère positive.

Enfin je remercie mes camarades de l'ESEQ[4] Iker PAGOAGA et Victor BESOMBES pour leurs coopérations actives au sein de nos missions communes.

Je termine en remerciant le personnel de l'Ecole Sécurité Environnement Qualité, pour les compétences acquises via leurs enseignements et leur contribution au bon déroulement de mon année d'alternance.

[1] COSEC : Correspondant Sécurité
[2] DPx : Dirigeant de proximité
[3] UO : Unité opérationnelle
[4] ESEQ : Ecole Sécurité Environnement Qualité

Sommaire

1- De la SNCF au poste d'alternant « maîtrise des risques professionnels » au sein de l'EIC LR UO Est..... 9

1.1- Société Nationale des Chemins de Fer : SNCF..... 9

1.2- L'Etablissement Infrastructure Circulation (EIC) 12

1.3- Le système de santé et sécurité au travail au sein de l'EIC..... 19

1.4- Analyse de la demande 20

2- Plan d'Action Sécurité 2014..... 25

2.1- Le risque chimique 25

2.2 Management du risque incendie. 30

2.3- Sécurité du personnel par rapport aux risques ferroviaires. 35

3- Missions Annexes..... 57

3.1- Protocole de Sécurité..... 57

3.2 Journée de Prévention 59

3.3 Analyse de l'évaluation des risques psychosociaux : Analyse EvRPS..... 62

Abréviations

AC: Agent de Circulation

ASSORH: Assistant Organisation des Ressources Humaines

BAES: Bloc Autonome Eclairage Sécurité

BHL: Bureaux Horaires Locale

CHSCT: Comité d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail

CLSI: Correspondant Local Sécurité Incendie

COGC: Centre Opérationnel de Gestion des Circulations

COPIL: Comité de pilotage

COSEC: Correspondant Sécurité

COSI: Correspondant Sécurité Incendie

CPS: Commande du Personnel Sédentaire

DCF: Direction de la Circulation Ferroviaire

DET: Directeur d'Etablissement

DPx: Dirigeant de proximité

DUO: Dirigeant d'Unité Opérationnelle

EIC LR: Etablissement Infrastructure Circulation Languedoc Roussillon

EvRP: Evaluation des risques professionnels

EvRPS: Evaluation des risques psychosociaux

FER: Formalisation de l'Evaluation des Risques

ICP: Inspection Commune Préalable

PAS: Plan d'Action Sécurité

RFF: Réseau Ferré de France

RSI: Responsable Sécurité Incendie

SNCF: Société Nationale des Chemins de Fer

UO: Unité Opérationnelle

Préambule

Cela fait maintenant 4 ans que je suis étudiant. A Bordeaux comme à Montpellier prendre le train était chose hebdomadaire ; en effet, je ne dois pas être loin de connaitre par cœur les lignes Bordeaux Montauban et Montauban Montpellier.

Je pensais également que les cartes de réductions n'avaient plus de secret pour moi mais ce n'était sans compter mon entrée au sein de la SNCF où j'en découvris une nouvelle : le « Pass Carmillon ». Surement l'avantage le plus précieux qu'une entreprise ait pu me faire bénéficier jusqu'à ce jour.

Bref, je n'ai pas rejoint la SNCF pour bénéficier de ses avantages de circulation mais plutôt pour rejoindre un grand groupe français à renommée internationale. Effectivement, après avoir passé une première année d'alternance dans une entreprise industrielle de moins 50 salariés, j'étais désireux de vouloir exercer une deuxième année d'alternance au sein d'une grande entreprise. Le but étant de voir les différentes facettes du métier de responsable QSE avant d'entreprendre des choix qui détermineront le tracé de ma vie professionnelle. Ajoutée à cela l'envie d'approfondir le volet Santé Sécurité au Travail de ma formation, et je postulai à l'offre de l'UO Est EIC LR dont les missions répondaient parfaitement à mes attentes.

Introduction

La prévention est le fondement même de la démarche de santé et sécurité au travail de toutes les entreprises. De part sa notoriété, un groupe comme la SNCF se doit d'être exemplaire en matière de prévention des risques professionnels.

C'est en manifestant chaque année une politique de Santé et Sécurité au Travail pertinente et rigoureuse et en déployant des moyens techniques humains et organisationnels de qualité que la SNCF se hisse parmi les entreprises exemplaires en matière de santé et sécurité au travail.

Durant ces dix mois passés au sein de la Société Nationale des Chemins de Fer, j'ai contribué à mon niveau à la démarche de prévention des risques professionnels sur différents thèmes évoqués dans la politique de Santé et Sécurité au Travail de 2013 et de 2014 au sein de l'EIC LR. Les axes de travail en matière de prévention des risques professionnels annoncés dans la Politique sont repris et approfondis dans un document nommé « Plan d'Action Sécurité [1]2014 ».

Dans une première partie je présenterai la structure d'accueil et l'analyse de la demande. Une deuxième partie sera consacrée aux différentes missions qui m'auront été attribuées sur différents sujets du Plan d'Action Sécurité 2014 comme le risque chimique, le risque incendie ou bien le risque ferroviaire. Enfin je terminerai par l'explication de mes principales missions annexées au PAS 2014.

[1] PAS : Plan d'Action Sécurité. Le PAS concrétise la politique annuelle du directeur de l'établissement dans le domaine de la sécurité des circulations, des personnes, des biens et de l'environnement.

1- De la SNCF au poste d'alternant « maîtrise des risques professionnels » au sein de l'UO Est EIC LR.

1.1- Société Nationale des Chemins de Fer : SNCF

En étant présents dans 120 pays et en se positionnant comme un leader mondial de la mobilité, du transport et de la logistique, la SNCF est, économiquement parlant, la deuxième plus puissante entreprise ferroviaire au monde. Se faisant remarquée par sa technologie de pointe (record du monde de vitesse en 2007), la SNCF est également reconnue dans le domaine de la sécurité. En effet, en France, environ 14 000 trains circulent quotidiennement sur 40 000 km de ligne dont 1500 sont des lignes à grande vitesse. La totalité de la distance parcourue chaque jour équivaut à faire 49 fois le tour de la Terre.

1.1.1- Historique

Avant d'arriver à une telle popularité et à ces chiffres clairement significatifs, la SNCF a su évoluer dans le temps.

1827 : Première ligne de chemin de fer en France

1837 : Inauguration de la première ligne voyageurs de Paris à Saint Germain.

1939 : La convention du 31 août 1937 définit la SNCF comme une société anonyme.

1939 : Date du début de la seconde guerre mondiale. Le chemin de faire est un outil stratégique dans le sens où il permet de déplacer un maximum de chose (individu ou matériel) en un minimum de temps.

1983 : Changement de statut : EPIC 1 SNCF. L'Etat devient l'unique actionnaire de l'entreprise, ce qui lui garantit une autonomie de fonctionnement.

1 Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial

1991 : Une directive européenne vise à permettre une ouverture à la concurrence. Elle impose notamment :

- La séparation de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation ;
- La distinction du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

1994 : Avec la création du tunnel ferroviaire sous la manche, le trajet Paris- Londres s'effectue en 3h.

2007 : Record du monde de vitesse sur rail : 574,8 km/h.

2013 : La barre des 2 milliards de voyageurs TGV a été franchie

Source : www.sncf.com

1.1.2- Contexte actuel

La gestion du réseau ferroviaire est confiée à un EPIC nommé RFF : réseau Ferré de France. Ce dernier est le principal propriétaire des infrastructures ferroviaires en France.

La DCF exploite le réseau ferré pour le compte de RFF. Réseau sur lequel circulent les trains des entreprises ferroviaires qui payent un péage (sillon) à RFF.

Le fait que RFF représente une entité juridique indépendante de la SNCF permet l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire. Effectivement, depuis le 13 décembre 2009, des trains autres que ceux de la SNCF circulent sur les voies ferroviaires du sol français.

Afin de veiller au respect de la libre concurrence, l'Etat crée en 2009 une Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF)

Aujourd'hui la SNCF est séparée en 5 secteurs d'activité :

SNCF PROXIMITES:
Service de transport public de voyageurs urbain, périurbain, régional et interrégional

SNCF VOYAGES :
Transport de voyageurs longue distance et distribution

SNCF GEODIS :
Transport et logistique de marchandises

GARES & CONNEXIONS :
Gestion et développement des gares

SNCF INFRA :
Gestion, exploitation, maintenance et ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire. C'est au sein de ce secteur d'acvitivé que l'on trouve la DCF : Direction de la Circulation Ferroviaire qui « pilote » les EIC de France.

1.2- L'Etablissement Infrastructure Circulation (EIC)

La législation actuelle prévoit la mise en concurrence progressive de la SNCF. Pour se faire, la SNCF doit se réorganiser pour accueillir les nouvelles entreprises ferroviaires de manière non discriminante.

Aujourd'hui, les postes d'aiguillages permettant d'orienter les trains durant leurs trajets sont exploités par des agents SNCF. Afin de ne pas prioriser les trains SNCF par rapport à d'autres, une loi relative à l'Organisation et à la régulation des Transports Ferroviaires (loi ORTF) ,publiée en 2009 au journal officiel, impose la création d'une entité spécialisée exerçant les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.

C'est ainsi qu'est crée au 1er Janvier 2010 la DCF : Direction Circulation ferroviaire. Cette nouvelle entité indépendante de la SNCF agit pour le compte de RFF en respectant notamment les principes de gestion du trafic.

La Direction Circulation Ferroviaire (DCF) pilote 21 Etablissements Infrastucture Cicrulation, répartis sur l'ensemble du territoire, dont l'EIC languedonc Roussillon. Les principales missions de la DCF s'articulent autour du tracé des sillons[1] , du tracé des itinéraires, de la gestion de la circulation et de la sécurité ferroviaire

Structués autour des centres Opérationnels de gestion des Circulations (COGC), les 21 Etablissement Infrastructure Circulation se concentrent sur 4 missions fondamentales qui sont :

- la sécurité ;
- la régularité ;
- la performance économique ;
- l'équité de traitement de toutes les Entreprises ferroviaires.

[1] Sillon : zone où il est impossible de placer un certain nombre de trains à vitesse semblable et se succédant très rapidement.

1.2.1- Etablissement Infra Circulation (EIC) Languedoc Roussillon

L'EIC Languedoc Roussillon est composé d'un siège régional composé de 27 agents à Montpellier, d'un COGC[1] composé de 21 positionnés également à Montpellier et de 2 Unités Opérationnelles.

Les deux unités opérationnelles sont :

- L'UO Est EIC LR composée de 200 agents dont le siège se situe à Nîmes. La zone englobe le département du Gard, celui de la Lozère et une partie de l'Hérault
- L UO Ouest EIC LR composée de 207 agents dont le siège est basé à Narbonne. La zone englobe le département de l'Aude, le département des Pyrénées Orientales, une partie de l'Aveyron et l'autre partie de l'Hérault.

[1] COGC : Centre Opérationnel de Gestions des Circulations.

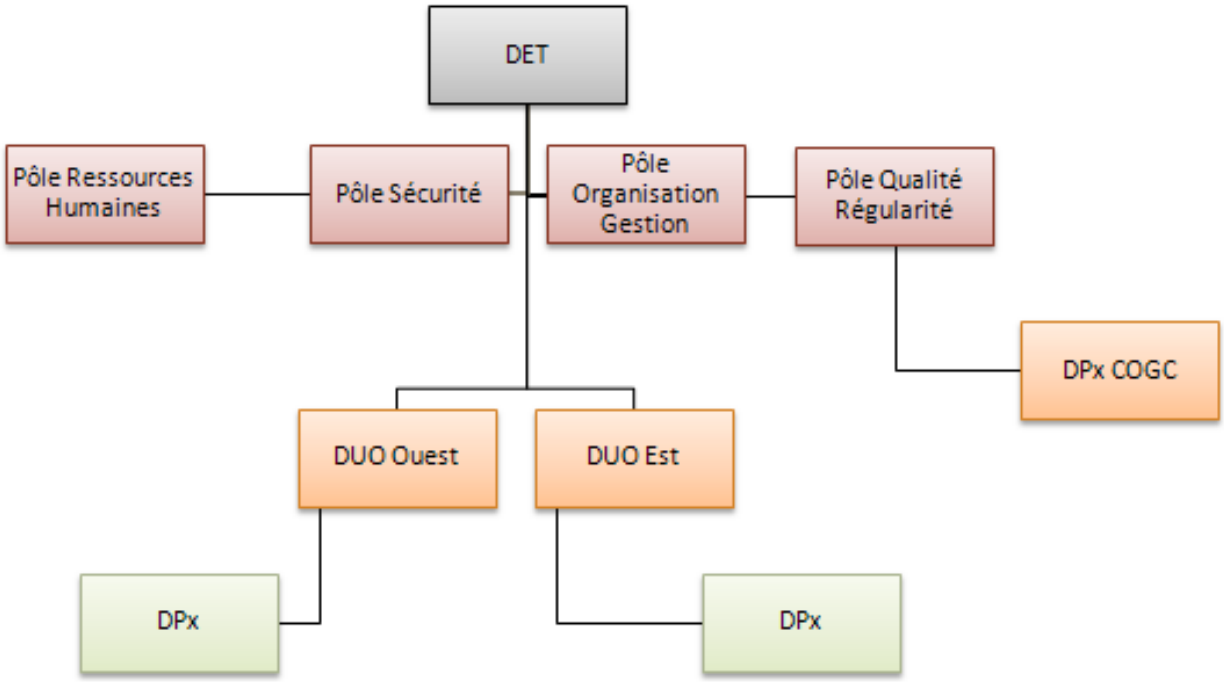


Figure 1 : structure de l'EIC LR

L'organisation hiérarchie de l'établissement repose sur 3 niveaux :

- Le Directeur d'Établissement (DET), dépendant hiérarchiquement de la Direction de la Circulation Ferroviaire et assisté de 5 chefs de pôles d'appui ;
- Les deux Dirigeants des Unités Opérationnelles (DUO) dont l'un gère tous les agents de l'EIC LR UO Ouest et l'autre tous les agents de l'EIC LR UO Est. S'ajoute au même titre que les DUO le dirigeant du pôle COGC ;
- Les Dirigeants de Proximité (DPx) qui dirigent tous les agents qui composent leur secteur.

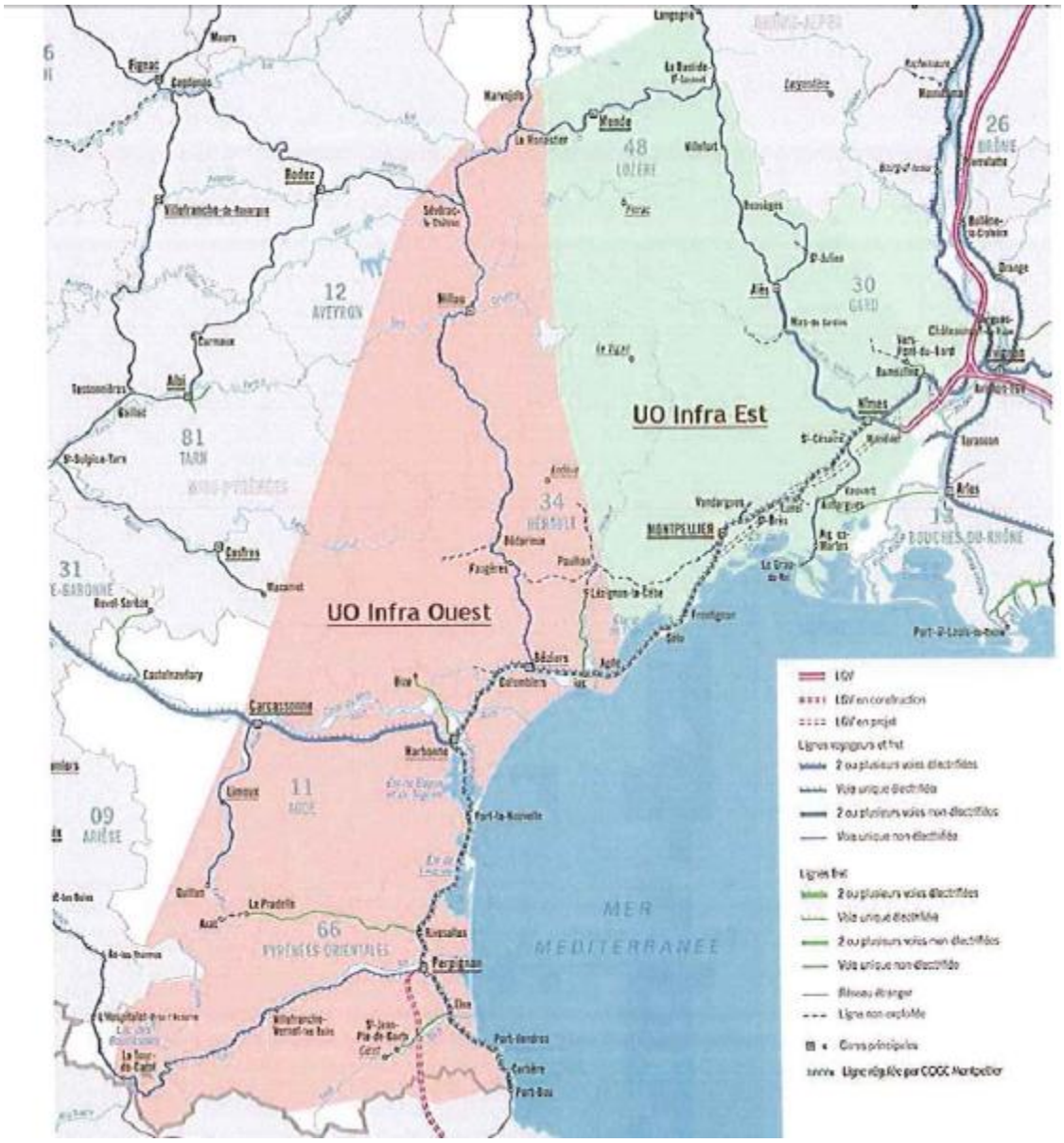
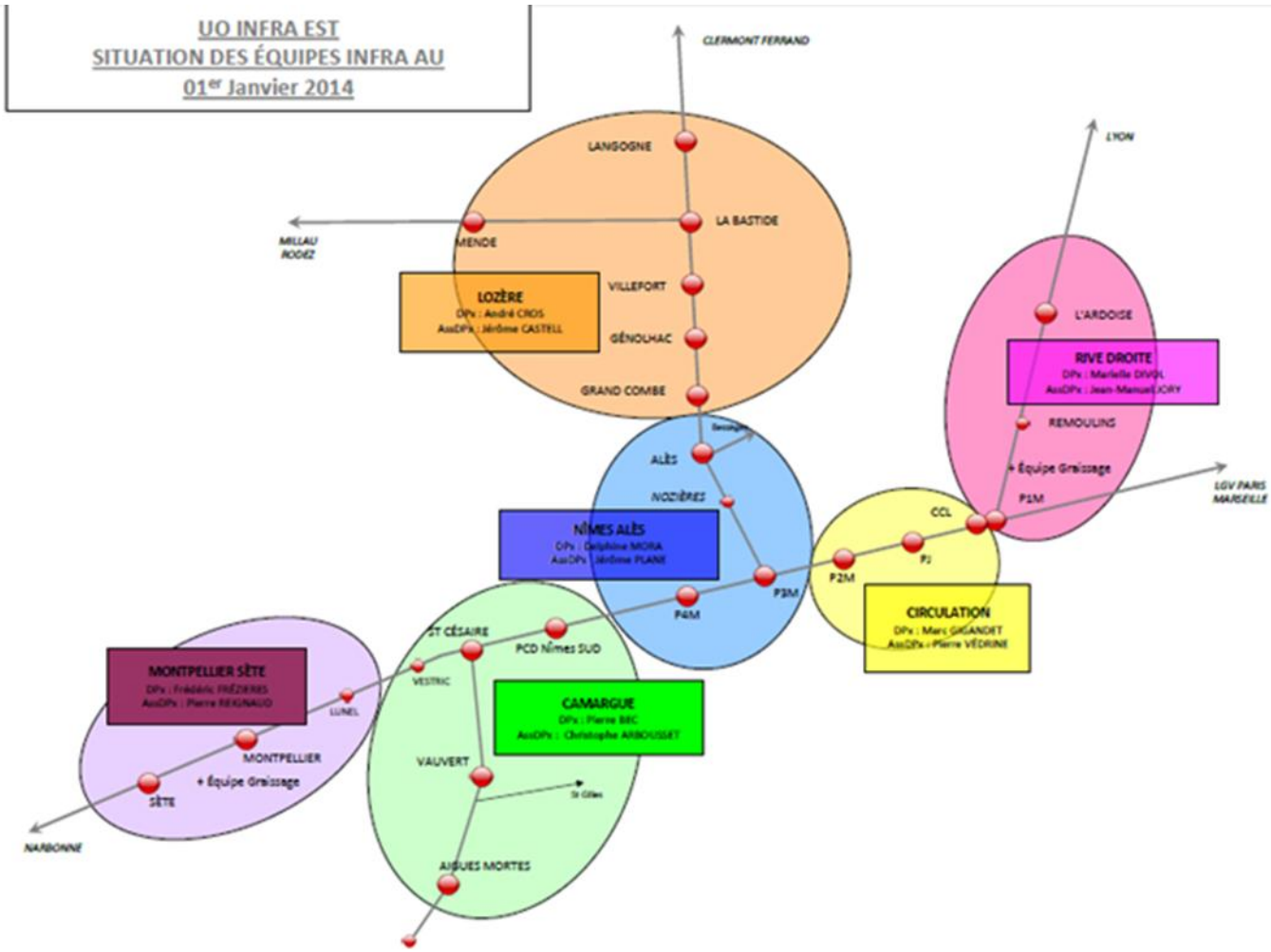


Figure 2: Les UO "Ouest" et "Est" de la région Languedoc Roussillon

1.2.2- L'UO Est EIC LR

L'UO Est s'étend sur son axe Nord / Sud de Langogne en Lozère jusqu'aux plages du Grau du roi dans le Gard et s'étend selon l'axe Ouest / Est de Sète dans l'Hérault jusqu'à L'ardoise dans le Gard à la frontière du Vaucluse.

Ce périmètre regroupe 6 secteurs qui sont Montpellier Sète, Camargue, Nîmes Alès, Nîmes



Circulation, Rive Droite et Lozère.

Figure 3: Les secteurs de l'UO Est

Chaque secteur est responsable de l'exploitation de plusieurs postes d'aiguillage. Dans ces postes, on y trouve des agents de la SNCF avec le statut d'aiguilleur et/ou celui d'agent circulation, (le poste d'AC étant plus qualifié que celui d'aiguilleur). Toutefois ces deux corps de métiers ont pour but commun d'assurer la circulation ferroviaire en toute sécurité.

Les secteurs « Montpellier » et « Rive Droite » gèrent une équipe de graissage chacun. Les équipes de graissage entretiennent les appareils de voies.

Un DPx épaulé de son assistant dirige un secteur. Il est donc le hiérarchique direct des AC, des aiguilleurs et des graisseurs. Le DPx a en moyenne une trentaine d'agent sous sa responsabilité.

Les DPx sont rattachés hiérarchiquement au DUO. Ce dernier est également responsable du personnel présent au siège de l'UO. Treize agents sont au siège de l'UO Est, parmi ces derniers, trois sont chargés de la gestion du personnel (CPS[1]), quatre s'occupent de la gestion travaux (BHL/MTE[2]), deux sont des formateurs, il y a également un adjoint au DUO, un référent pour le projet LGV CNM[3] et deux alternants dont l'un travaille dans le domaine « assistant manager » et moi-même, dans le domaine de la « prévention des risques professionnels ».

En somme, le DUO est responsable des 200 agents

Nicolas Saliba, mon tuteur, est le dirigeant de l'UO Est. Il occupe également la fonction de président du CHSCT.

On remarque sur l'organigramme du siège de l'UO Est ci-dessous que je suis directement rattaché au DUO ce qui me permet d'avoir du poids et une certaine considération vis-à-vis de l'ensemble du personnel SNCF que je suis amené à côtoyé quotidiennement.

[1] CPS : Commande du Personnel Sédentaire
[2] BHL/MTE : Bureau Horaire Local / Mouvement travaux
[3] LGV CNM : Ligne Grande Vitesse Contournement Nîmes Montpellier

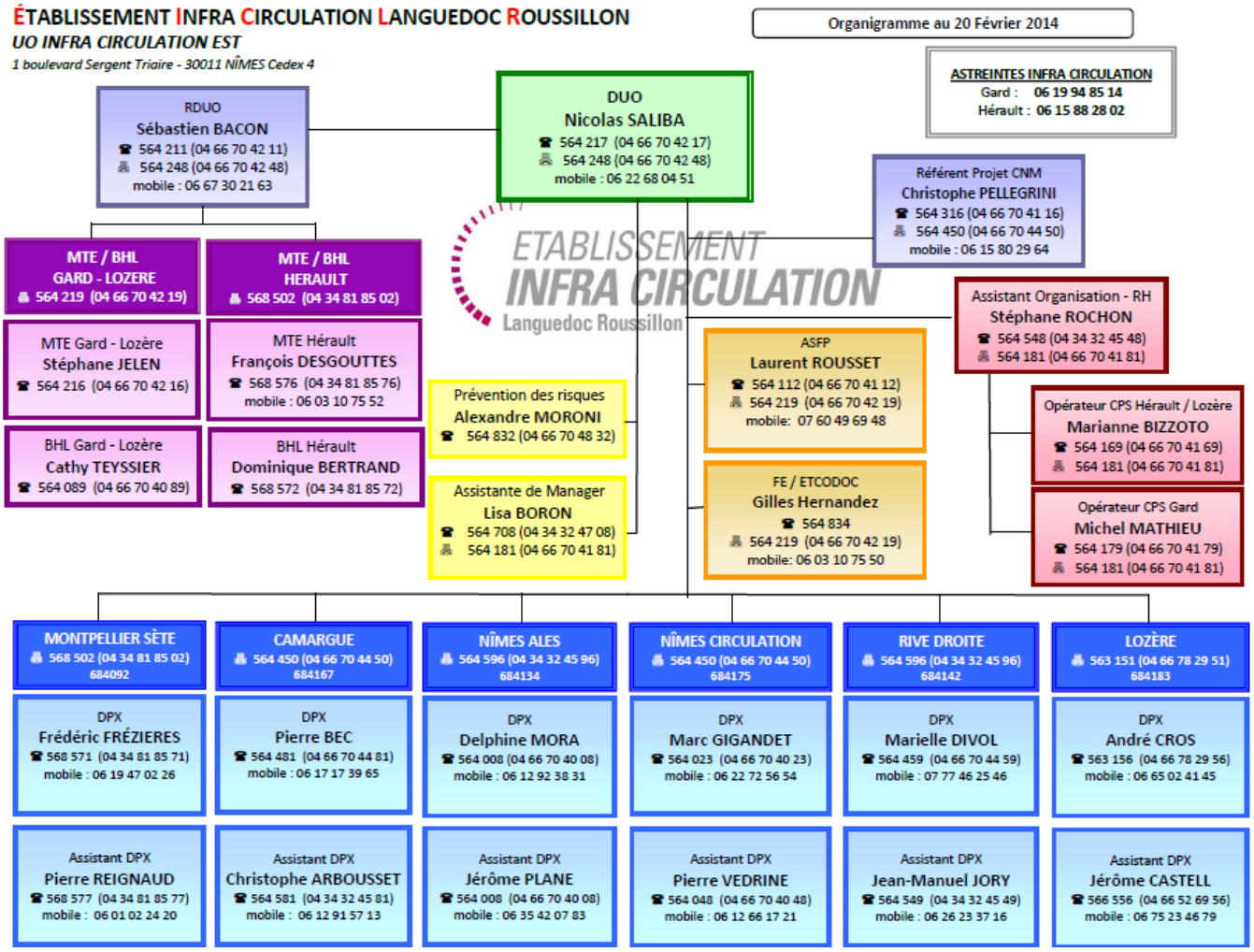


Figure 4:L'organigramme du siège de l'EIC LR UO Est

1.3- Le système de santé et sécurité au travail au sein de l'EIC

« L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs. »

Article L4221-1 du code du travail

La responsabilité en termes de santé et sécurité au travail s'étend sur plusieurs niveaux hiérarchiques grâce à la notion de la délégation qui exige moyens, autorité et compétences pour le délégataire se situant sur la ligne hiérarchique au niveau N-1.

C'est tout d'abord la directrice d'établissement qui assume les responsabilités de l'employeur en matière de santé et sécurité au travail. En effet, cette dernière est tenu de faire appliquer une politique SST[1] qu'elle aura mise en œuvre et de respecter les principes généraux de prévention fixés à l'article L4121-2 dont l'une des exigences est d'établir une évaluation des risques professionnels. La DET doit également garantir la santé physique et mentale de tous les agents de la région qui sont sous sa responsabilité ainsi que la sécurité des installations.

Les dirigeants d'unité opérationnelle (DUO) reçoivent par délégation via moyens, autorités et compétences les responsabilités qui incombent à la DET[2]. Étant opérationnels, ils s'assurent que les risques identifiés dans le document unique ont été bien pris en compte dans leur UO[3] et veillent à la mise en œuvre des plans d'actions validés par le DET.

La zone géographique du DUO se découpant en plusieurs secteurs, ce dernier délègue à son tour une partie de ses responsabilités aux DPx. De ce fait, les DPx sont chargés de réaliser l'évaluation des risques professionnels, de proposer des mesures de préventions et de veiller au respect de la mise en place de ces dernières après validation du DUO et du DET. Ils sont les garants de la santé et de la sécurité des biens et des personnes à l'échelle d'un secteur.

[1] SST : Santé et Sécurité au Travail
[2] DET : Directeur d'établissement
[3] UO : Unité Opérationnelle. Cela correspond à une zone géographique. La région Languedoc Roussillon est découpée en deux UO : l'UO Ouest et l'UO Est.

Le COSEC [1]appartient au pôle Sécurité. C'est un spécialiste dans le domaine de la santé et sécurité au travail. Il n'a pas d'équipe à sa charge et est directement rattaché à la DET.

Le médecin du travail ainsi que les membres du CHSCT ont à la fois un rôle de conseil, et de participation à la démarche d'évaluation des risques.

1.4- Analyse de la demande

L'organisation de l'EIC LR étant expliqué, il est désormais plus simple de comprendre mon rôle d'alternant en matière de prévention des risques professionnels.

Les DPx sont des managers de proximités qui ont pour principale mission de s'assurer de la sécurité des circulations ferroviaire. Ils sont également responsables de la santé physique et mentale des agents occupant les postes du secteur dont ils sont responsables. De ce fait, les DPx sont responsables de l'évaluation des risques professionnels comme, le risque chimique, le risque routier ou l'évaluation des risques psychosociaux.

Les DPx sont également responsables des postes d'aiguillages de leur secteur. Par conséquent, les DPx sont responsables des inspections communes préalables (ICP), des plans de préventions, des protocoles de sécurité, des dossiers amiantes et du risque incendie.

Les DPx s'assurent aussi que l'hygiène et l'information via la documentation et l'affichage soient bien de rigueur au sein des postes.

Les DPx agissent pour le compte du DUO mais répondent également aux attentes pôle Sécurité. Il apparaît ainsi une diversité quant à la nature des missions qui leurs sont attribués.

De part la multitude des tâches demandés aux DPx en matière de santé et sécurité au travail et par la complexité du COSEC à répondre aux attentes des 13 DPx de la région Languedoc Roussillon, l'EIC LR a décidé de recruter 3 alternants de l'École Sécurité Environnement Qualité de l'Université de Montpellier 1.

Un alternant se trouve au siège de la Direction régionale à Montpellier. Il est l'alternant du COSEC.

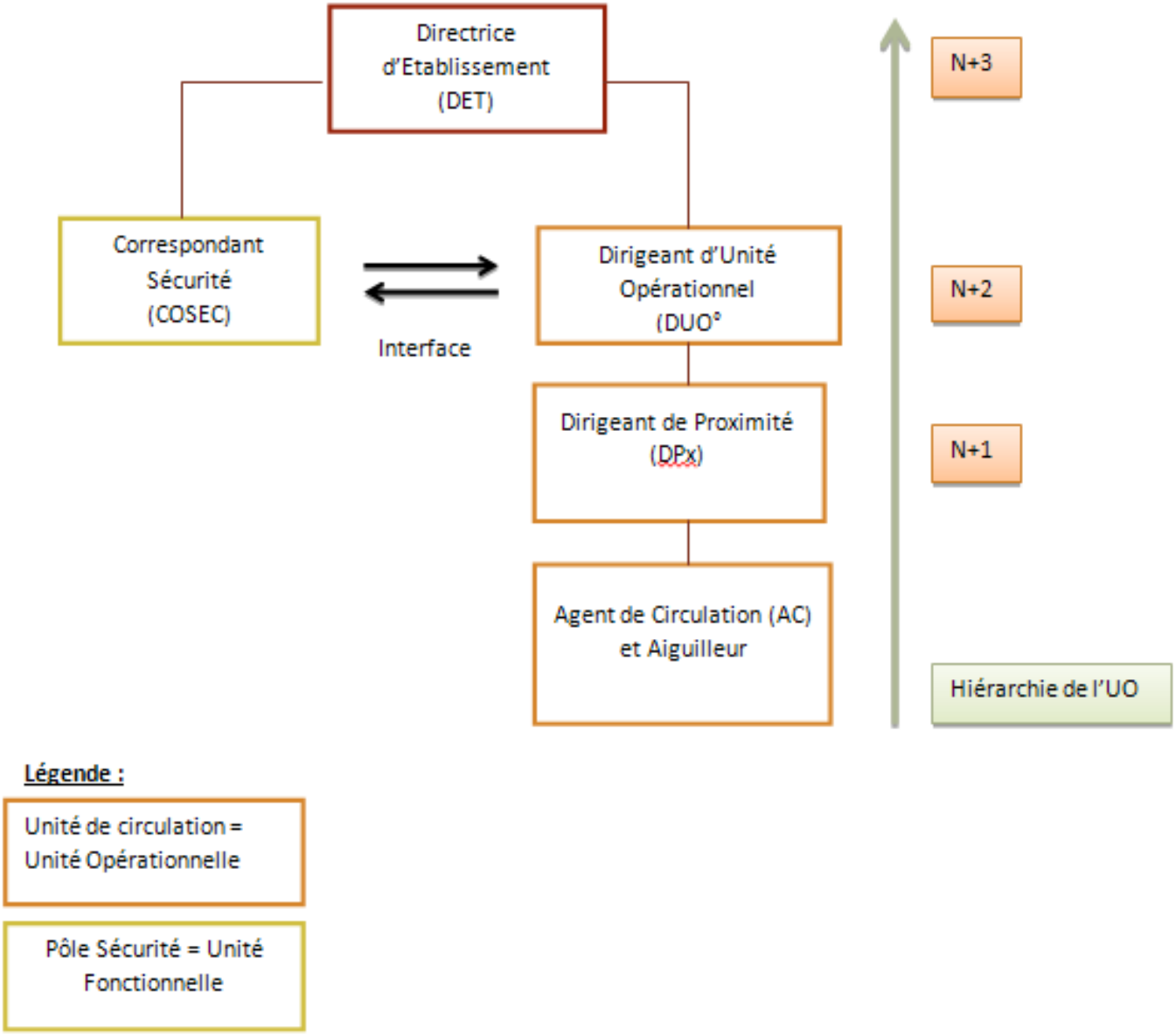
[1] COSEC: Correspondant Sécurité

Je suis alternant en prévention des risques au sein de l'UO Est. Je possède un homologue au sein de l'UO Ouest. Nous sommes tous les deux dans une unité opérationnelle. Nous sommes davantage sur le terrain pour soulager les DPx dans leurs missions SST .

Mes missions sont fonctions de deux entités qui sont en interaction permanente. Je me positionne comme une interface entre le pôle Sécurité et l'UO Est

L'UO Est est comme son nom l'indique, une unité opérationnelle. Sa principale mission est de garantir la Sécurité des circulations ferroviaires.

Le pôle Sécurité se situe dans une position fonctionnelle. Par rapport aux UO, le pôle Sécurité est un pôle d'appui traitant des problématiques SST. Il traduit les textes nationaux de manière à les adapter aux établissements de l'EIC LR. Le pôle Sécurité apporte conseils, soutien mais aussi réalise des contrôles dans les missions en lien avec la sécurité du personnel des UO.



Dans le cadre de mes missions, j'aide l'UO Est va traduire dans la déclinaison des directives en provenance du pôle Sécurité. .

Qui plus est, j'applique la politique SST au sein de l'UO Est. La politique SST se manifeste au travers d'un Plan d'Action Sécurité annuel.

Le PAS[1] concrétise la politique annuelle du directeur de l'établissement chargé de la circulation ferroviaire dans le domaine de la sécurité des circulations, des personnes, des biens et de l'environnement.

Le PAS décline annuellement les actions de sécurité de toutes les composantes de l'EIC (Unité de circulation, COGC et BHR) à mettre en œuvre pour atteindre des objectifs fixés.

Je suis sollicité pour mener à bien les objectifs des fiches actions qui incombent le DUO, les DPx et le COSEC en lien avec mon domaine d'étude.

Voici donc un extrait des principales missions qui m'ont été confiées en commençant d'abord par celles issues de la Politique SST de 2014 puis par celles propres à mon UO :

Missions de la Politique SST 2014 [2]de l'EIC LR :

- Faire du document unique un véritable outil de management de la santé et de la sécurité au travail :
    - En y complétant l'évaluation du risque psycho social et en définissant les plans d'action inhérents aux risques identifiés ;
    - En finalisant le processus d'identification et maitrise du risque chimique.
- Mettre en qualité l'utilisation de véhicules routiers mis à disposition pour les besoins du service ;
- Décliner les modifications liées à la parution du décret risque ferroviaire RH 00922 : Prévention des risques ferroviaires, dispositions générales, prévention des risques engendrés par les circulations ferroviaires ;
- Décliner le référentiel de la DCF[3] pour la mise en œuvre d'un management performant de la Sécurité incendie.

[1] PAS : Plan d'Action Sécurité :
Cf annexes feuille n°7,8 et 9 du PAS 2014.
[2] Cf : Annexes : Politique SST 2014
[3] DCF : Direction de la Circulation Ferroviaire.

Missions propres à mon UO :

- Organiser des journées de préventions ;
- Effectuer des visites planifiées ;
- Mettre en place un protocole de sécurité ;
- Analyse des évaluations des risques psychosociaux.

2 Plan d'Action Sécurité 2014

2.1- Le risque chimique

En 2014, l'EIC LR souhaite améliorer sa démarche vis-à-vis du risque chimique en mettant à jour l'évaluation du risque chimique dans le document unique.

2.1.1- Présentation de la démarche

L'EIC LR possède un contrat cadre avec des fournisseurs. Les produits commandés auprès de nos fournisseurs sont répertoriés dans une centrale d'achat. Seuls ces produits doivent être présents dans nos postes. Une base de données nommée GPTo (Gestion des Produits Toxiques) recense tous les produits de nos fournisseurs.

Un produit commandé doit être accompagné de sa fiche de donnée sécurité (FDS). Ces dernières doivent être présentes dans les postes et connues des opérateurs. Les FDS apportent des informations sur les dangers liés à l'utilisation d'un produit chimique, sur les mesures préventives à adopter et sur les mesures d'urgence en cas d'accident.

Une notice de poste doit être présente dans les postes pour tous les produits chimiques dangereux. Ils s'identifient par la présence d'un pictogramme correspondant à une catégorie de danger.

Depuis 2011, le risque chimique n'a pas été remis à jour dans le document unique.

Dans cette optique, trois alternants ont été missionnés pour réaliser le recensement des produits chimiques dans les postes, la mise à jour de la base GPTo, la mise à jour des FDS dans les postes et la réalisation des notices d'instructions.

Les trois alternants sont : l'alternant du COSEC, l'alternant de l'UO Ouest et moi-même.

Nous nous sommes répartis les tâches de la façon suivante :

- Les deux alternants des UO effectuent le recensement des produits chimiques utilisés dans les postes de leur secteur respectif.
- L'alternant du COSEC met à jour la base GPTo en fonction des relevés des produits chimiques réalisés par les alternants des UO.
- L'alternant du COSEC imprime via la base GPTo les FDS manquantes dans les postes.
- Les alternants des UO mettent à jour les FDS dans le document unique FER[1] et dans les postes.
- Les alternants des UO rédigent les notices d'instructions.

Nous avons créés un dossier de partage via le réseau intranet de l'EIC. C'est une méthode de travail qui permet de faciliter l'échange d'information.

Grâce à cet outil, l'alternant du COSEC a pu mettre à jour la base GPTo au fur à mesure de l'avancement du recensement des produits chimiques par les alternants d'UO.

2.1.2- Difficultés rencontrées

L'étendue géographique de l'UO Est est vaste. Il a fallu planifier la tournée des postes en fonction de la disponibilité de la seule voiture dont dispose le siège d'UO Est.

[1] FER : Formalisation Evaluation des Risques : C'est le nom du document unique sous format informatique.

2.1.3 Analyse et résultats

Méthode de recensement des produits chimiques :

Je me rends dans les postes avec deux tableaux :

- l'inventaire des produits chimique de l'année 2011
- l'inventaire de tous les produits chimique de nos fournisseurs susceptibles d'être présent dans nos postes.

Je complète le recensement des produits chimique de 2011 par une écriture bleu. Le bleu permet de distinguer la mise à jour de 2013 de celle de 2011 (noir). Cette méthode permet à l'alternant du COSEC de facilement identifier les produits chimiques à rajouter dans la base GPTo.

Une colonne « info » apporte des précisions de l'état des lieux. Cette colonne traduit par écrit les observations de terrain. Elle est constituée d'un code couleur :

- En vert : Rien à signaler
- En jaune : Les FDS des produits utilisés sont absentes dans les postes
- En Rouge : La présence dans les postes d'un agent chimique et d'une FDS non-conforme à la centrale d'achat. Dans ce cas je rajoute une note qui indique le numéro de la FDS d'un produit de notre centrale d'achat équivalent au produit non-conforme.

Tout comme le code couleur, la colonne information permet d'optimiser les tâches de l'alternant COSEC dans la mise à jour de la base GPTo. Il télécharge via la base GPTo les FDS des produits utilisés dans les postes.

Nom SNCF	Symbole	Nom Commercial	Réf. Fournisseur	FDS	Indice	Date	Etablissement	Info	
LIQUIDE VAISSELLE MAIN CONCENTRE 1L	82030129	JEX PRO LIQUIDE VAISSELLE MAIN 1L	BERNARD - PROVEN ORAPI	4272	D	12/10/2012	EIC LANGUEDOC ROUSSILLON		
NETTOYANT VITRES VAPORISAT. 500 ML	82100053	NETTOYANT VITRES A 5 % - NETTOYANT LAVE-VITRES A-TRACES/A-PLUIE, BLEU.	BERNARD - MAC BRIDE.	3186	E	18/04/2012	EIC LANGUEDOC ROUSSILLON		
PETARD A GRIFFES OUT BORD	2071580	PETARD A GRIFFE DE 45	LACROIX - ALSETEX	2114	D	10/06/2003	EIC LANGUEDOC ROUSSILLON		
TORCHE FLAMME ROUGE MANUELLE	2079090	TORCHE MANUELLE ROUGE 8 MINUTES	LACROIX - ALSETEX	2212	C	18/05/2006	EIC LANGUEDOC ROUSSILLON		
CONSOMMABLE IMPRIMANTE (TONER)	CC	TONER NOIR - PFA741, PFA742, CTR355, CTR355L	DYADEM - SAGEM	2966	B	08/01/2010	EIC LANGUEDOC ROUSSILLON	FDS présente et produit utilisé	
BIDON DE SAVON LIQUIDE 5 LITRES	82030010	GEL LAVANT MAINS	BERNARD - PROMER	5401	C	24/09/2011	EIC LANGUEDOC ROUSSILLON	FDS présente et produit utilisé	
Lingette désinfectantes pour tableau	/	/	Bernard Sarbec	2697	C	17/12/2009	EIC LANGUEDOC ROUSSILLON	FDS présente et produit présent	
consommable d'imprimante jet d'encre	/	C540 cartouche de toneur noir	Dyadem Lexmark	3627	B		EIC LANGUEDOC ROUSSILLON	FDS à demander	
Econeuf mobifresh nettoyage vitre							EIC LANGUEDOC ROUSSILLON	FDS à supprimer au P2 et PJ.	FDS n°3186 (nettoyant vitre vaporisant
Econeuf détartrant nettoyage sanitaire							EIC LANGUEDOC ROUSSILLON	FDS à supprimerau P2 et PJ.	FDS n°2671 (detartrant Harpic gel)

Figure 5: Recensement des produits chimiques

Le recensement des produits chimiques a été fait dans toutes les gares de l'UO Est pour la fin Avril. Les délais annoncés ont donc été respectés.

L'alternant du COSEC s'est chargé de mettre à jour la base GPTo.

A ce jour, il ne reste plus qu'à mettre à jour les FDS dans les postes, les insérer dans le document unique et rédiger les notices d'instructions pour les agents chimiques dangereux.

2.1.4 Compétences acquises

L'avancement de la mission se décompose en plusieurs tâches qui se réalisent l'une après l'autre. Certaines tâches ont été attribués aux alternants d'UO, d'autres à l'alternant COSEC.

Nous sommes en interaction permanente car l'avancement des tâches des uns dépendent de celle de l'autre. La réciproque est également vraie. Cette mission exige ainsi de l'organisation, de la planification, et le goût du travail en équipe.

La mise en place d'outils de communications efficaces avec l'intranet et une méthode rigoureuse dans le recensement des produits chimique nous a permis d'être performant.

.

2.2 Management du risque incendie.

Chaque année, les incendies en milieu professionnel font des victimes et leur impact sur la vie de l'entreprise peut-être dramatique à la fois sur le plan humain mais aussi sur le plan économique. A ce titre, l'INRSS mentionne en 2009 que dans près de 70% des sinistres, l'entreprise arrête son et le personnel se retrouve au chômage.

Les principaux objectifs de la sécurité incendie dans le groupe des chemins de fer sont d'assurer la sécurité des personnes occupant les sites, de protéger les biens, de limiter le risque de propagation de l'incendie vers les tiers, et de conforter l'image de sécurité de la SNCF auprès du public et du personnel.

Pour l'année 2014, la direction de l'EIC LR souhaite améliorer le management de la sécurité incendie.

2.2.1- Présentation de la démarche

Le management de la sécurité incendie est déjà présent sur l'EIC LR mais nécessite d'être améliorer. L'axe de progrès majeur concerne la tenue des registres incendie.

Le registre incendie est un document qui, lorsqu'il est à jour, permet d'être en conformité par rapport à la réglementation incendie présent dans la partie 4 du code du travail. C'est par exemple dans ce registre que l'on retrouve les fiches trimestrielles des vérifications des extincteurs et des BAES[1] faite par un agent de l'EIC désigné et compétant. C'est aussi dans ce registre que l'on retrouve un émargement de la part des entreprises extérieures pour certifier la surveillance et le contrôle des installations techniques et des moyens de lutte contre l'incendie.

Le registre incendie est donc un outil de traçabilité.

Il est aussi un document d'information dans le sens où les coordonnées des différents acteurs de la Sécurité incendie y sont présentes.

Jusqu'à présent, un même registre incendie d'environ une cinquantaine de page se trouvait dans chaque poste. La plupart des pages n'étaient pas renseignées car le domaine

[1] BAES : Bloc Autonome d'éclairage de Sécurité

d’application mentionné dans le registre ne correspondait pas avec la réalité du terrain de certaines postes.

Désormais, le registre incendie est adapté en fonction des moyens techniques présents dans les postes.

Le but étant de rendre ce registre incendie le plus ergonomique dans son utilisation et conforme à la réglementation.

2.2.2 Difficultés rencontrées

Le registre incendie tient de notre ressort uniquement dans le cas où nous sommes RSI du poste en question. Il fallait donc dans un premier temps distinguer les postes où nous étions RSI de ceux où ne nous l'étions pas. Le RSI est défini selon plusieurs critères comme le temps de présence dans les locaux, l'effectif et la nature de l'activité.

Certains postes sont multi occupé. Généralement notre présence s'accompagne de celle de l'infrapôle. L'organisme agrée pour la vérification annuelle des moyens de secours n'est pas le même entre les différentes entités de la SNCF. Effectivement, au sein de l'EIC LR, nous avons un organisme de contrôle différent de celui de l'infrapôle. C'est pourquoi une certaine rigueur était attendue dans le recensement des occupants responsable de chaque local et des moyens de secours alloués.

Les installations techniques ne sont pas les même dans tous les postes (chaudière à FIOUL, cuisine à Gaz, Climatisation…) Il apparaît donc des problématiques inhérentes à chaque poste.

2.2.3 Avancement et résultat

Nous sommes RSI dans 12 postes à l'UO Est.

Il a donc fallu établir 12 nouveaux registres incendie avant la fin Juin après consultation et modification des anciens registres.

Voici ci joint une illustration du travail que j'ai effectué via l'exemple d'un sommaire de ces registres :

I- Domaine de responsabilité

II- Inventaire et affectation des locaux

III- Inventaire des moyens et des installations

III-1- Extincteurs

III-2- BAES

III-3- Chauffage

III-4- Électricité

III-5- Climatisation réversible

IV- Répertoire des organismes installateurs et vérificateurs techniques

V- Visites trimestrielles des extincteurs et des BAES

VI- Vérifications techniques

VI-1- Vérifications réglementaires des extincteurs et BAES

VI-2- Vérifications réglementaires des installations électriques

VI-3- Vérifications règlementaires des climatisations réversibles

VII- Formation

VII-1 Exercice d'évacuation:

VII-2 Liste des agents sensibilisés à la manipulation extincteur

VII-3 Sensibilisation annuelle – formation au poste de travail

VIII- Évènements

IX- Documentation sécurité incendie

X- Visites de contrôle réalisées

Figure 6: Exemple d'un sommaire d'un registre incendie

Les principales sources de modification par rapport aux anciens registres sont:

- La forme du registre : elle est plus agréable via l'utilisation du logiciel Word.
- La partie III « Inventaire des moyens et des installations » a été modifiée au travers d'un tableau apportant davantage de précisions comme l'emplacement, le numéro, la nature, la marque et le service occupant au niveau du bâtiment du matériel technique (extincteurs, BAES,. climatisations, chaudières …)
- La partie V « Visites trimestrielles des extincteurs et des BAES » établie par les agents de l'UO a été créée de façon à pouvoir conserver une traçabilité et d'éviter la perte de certaines fiches volantes anciennement annexées au registre.
- La partie VIII « Formation » a été davantage développée avec la liste des agents formés à la manipulation des extincteurs.
- La partie X « Documentation Sécurité Incendie » a été créé. Cette bibliographie permet au consultant de trouver des informations complémentaires en matière de Sécurité Incendie.
- Ne mentionner que les moyens techniques présents dans le poste. Aucun intérêt d'avoir les coordonnées des organismes de contrôles des chaudières si le poste n'en présente pas.

2.2.4 Conclusion personnelle

L'entreprise m'a donné les moyens de réussir via une formation CLSI [1] et de la documentation permettant de me familiariser rapidement avec l'organisation de l'établissement en termes de sécurité incendie.

C'est avec le COSEC que nous avons réfléchi à une conception plus ergonomique de nos registres. La plupart de mes idées ont été retenues. Les clefs de cette réussite sont la maitrise de la réglementation incendie, savoir faire preuve de rigueur tout en ayant un esprit pragmatique en formalisant les choses de façons simple et efficace.

[1] CLSI : Correspondant Local Sécurité Incendie. Les CLSI sont les DPx.

2.3- Sécurité du personnel de l'activité de graissage par rapport aux risques ferroviaires.

2.3.1 Présentation de l'activité

L'UO Est encadre deux équipes de graissage.

L'activité de graissage consiste à entretenir les appareils de voies qui sont les aiguilles et les détonateurs.

Aiguille :

Les aiguilles permettent à un train de changer de voie

Figure 7: Composition d'une aiguille

En jaune, les lames de l'aiguille. Elles donnent une direction au train selon leur position.

En vert, une partie de la tringlerie. Reliée directement à un levier, courant le long des voies jusqu'à un poste d'aiguillage ou manœuvrée par un moteur, elle permet de déplacer les lames de l'aiguille.

En rouge, les réchauffeurs. Alimentés électriquement ou fonctionnant au gaz, ils chauffent les parties du rail sur lesquelles les lames de l'aiguilles viennent s'appliquer. Utilisés en cas de neige, ils permettent d'éviter que de la glace ne se forme entre le rail et les lames. La formation de glace pourrait bloquer l'aiguille dans sa position ou empêcher qu'elle ne se mette correctement en place lors d'une manœuvre.

En bleu, les coussins sur lesquels glissent les lames de l'aiguille lorsqu'elle est manœuvrée. Ce sont ces coussins qui doivent être graissés afin que l'aiguille fonctionne correctement. En cas de manque de graisse, l'aiguille peut devenir difficile à tourner voir rester bloquée, perturbant ou empêchant la circulation des trains.

Figure 8: Un coussin graissé

Détonateur :

Les détonateurs sont des appareils émettant une forte explosion audible au franchissement d'un signal fermé lors du passage d'une circulation ferroviaire.

Figure 9: Un détonateur

Les détonateurs sont constitués de 6 cartouches à broche. La cartouche prend place dans un détonateur mécanique. Un signal libère un marteau qui vient frapper la broche (percuteur). La pointe du percuteur perfore la composition sensible de l'amorce et l'initie. L'amorce allume la charge de poudre. La déflagration de la charge expulse la bourre et l'obturateur produisant l'effet sonore recherché.

Figure 10: Une cartouche à broche

L'équipe de graissage s'assure du bon fonctionnement de l'appareil en remplaçant les cartouches à broche usagées.

Organisation actuelle

Le risque ferroviaire auquel sont exposés les graisseurs (personnels de la SNCF) est le risque de heurt par une circulation ferroviaire.

Notre organisation actuelle permet de supprimer ce risque.

Effectivement, l'équipe de graissage effectue l'entretien des appareils sous une Demande de Protection Graisseur (DPGR).

La mise en place d'une protection par DPGR est une technique interdisant toutes circulations ferroviaires sur la zone de travail pendant une certaine durée. Le risque de heurt du graisseur par une circulation ferroviaire est donc supprimé.

Illustration :

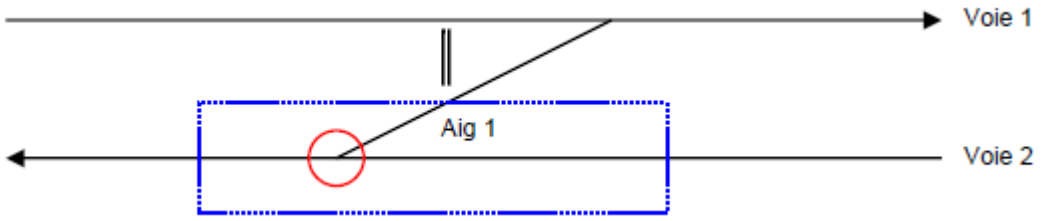


Figure 11: Modalités de réalisation d'une protection demandée par DPGR sur une voie

Commentaire :

Dans cette situation, pour assurer le graissage de l'aiguille 1 symbolisé par un rond rouge, une interdiction de circulation a été obtenue sur la voie 2. Cette interdiction de circulation se manifeste par un encadré bleu.

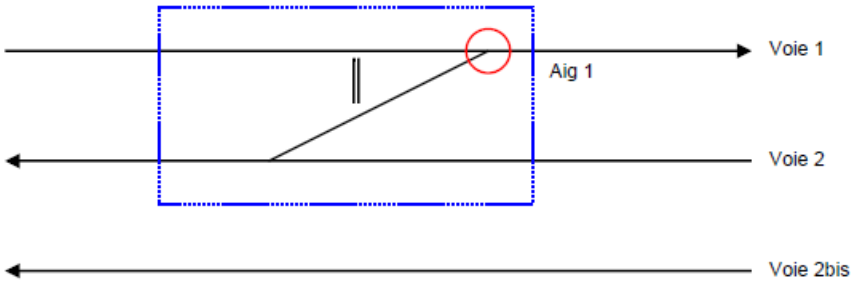
Dans ce cas, le risque de heurt entre une circulation ferroviaire et le graisseur graissant l'aiguille 1 est supprimé.

Recommandation du décret risque ferroviaire RH 00922

Avec l'ouverture du réseau à de nouvelles entreprises ferroviaires, les textes actuels concernant le graissage ont été rendu opposables par arrêté réglementaire. Dans le cadre du nouveau contexte ferroviaire, l'État a entrepris l'écriture d'un nouvel arrêté réglementaire à paraître ainsi qu'un futur décret et son arrêté relatif à la prévention des risques ferroviaires.

Le futur décret améliore la sécurité du personnel en prenant en compte le risque de souffle engendré par une circulation ferroviaire se situant sur la voie contiguë. Pour se faire, le décret élargit le périmètre des zones dangereuses. Une zone dangereuse est une zone où l'agent peut-être heurté par une circulation ou être mis en danger par l'effet de souffle provoqué par le passage d'un train.

Illustration :



Commentaire :

Dans cette situation, pour assurer le graissage de l'aiguille 1, l'interdiction de circulation est obtenue sur la voie 1 et sur la voie 2 contiguë.

Dans cette configuration, le risque de heurt et le risque de souffle par une circulation ferroviaire sur la voie contiguë sont supprimés.

2.3.2 La demande

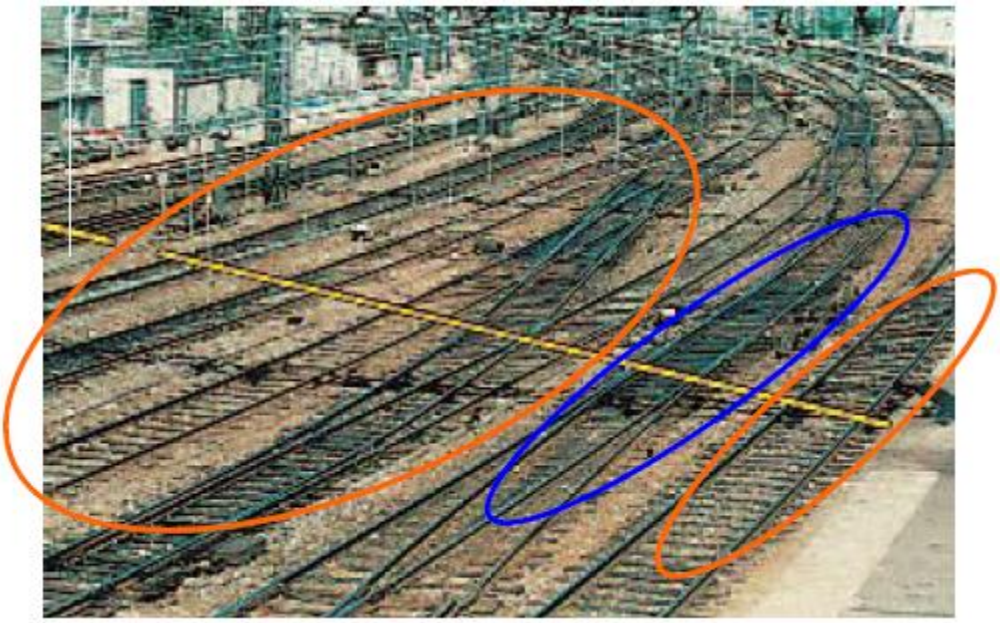
Problématique

Aucun état des lieux n'est réalisé quant à la prise en compte du risque de souffle sur les zones de travail.

Compte tenu du trafic ferroviaire, les demandes de DPGR vont être plus difficiles à obtenir. Le risque d'une perte de productivité dans l'activité de graissage peut survenir.

Dans ce contexte, je suis missionné depuis début Mai pour effectuer l'analyse des risques de l'activité de graissage par rapport aux recommandations du décret.

L'analyse des risques doit s'effectuer sur la zone de travail et sur les voies contiguës à la zone de travail dès lors que la zone dangereuse de cette voie est susceptible d'être engagée



⇨ Zone de travail

⇨ Voie(s) contiguë(s)

L'analyse des risques doit permettre de générer des propositions d'amélioration afin de supprimer ou de réduire les risques ferroviaires.

2.3.2 La Méthode ITAMAMI

L'analyse des risques doit se réaliser de façon méthodique. Mon analyse des risques s'appuie sur la méthode ITAMAMI.

La méthode ITAMAMI m'a été enseignée durant mon année de Master I à l'ESEQ[1].

Elle permet d'analyser l'activité selon quatre volets qui sont « Individus », « Tâches », « Matériel » et « Milieu »

L'association des deux premières lettres de ces quatre volets nous donne le nom de la méthode.

[1] ESEQ : Ecole Sécurité Environnement Qualité

2.3.2.1 INDIVIDUS

Deux équipes de graissages sont présentes au sein de l'UO Est. L'une est rattachée au secteur de Montpellier, l'autre au secteur Rive Droite.

Les équipes de graissages sont composées de deux agents : un graisseur et un ASP. L'ASP est l'agent de sécurité du personnel. Il surveille, à l'exclusion de toute autre tâche, le graisseur pour éviter que les limites de la zone de travail ne soient franchises

Le graisseur et l'ASP possèdent des EPI[1] réfléchissants leurs permettant d'être visible par les conducteurs d'engins ferroviaires.

2.3.2.2 TACHES :

Les équipes de graissages entretiennent les appareils de voies en graissant des aiguilles et en contrôlant le nombre de cartouches présentent dans les détonateurs.

Pour assurer la sécurité du graisseur dans sa tâche de graissage, l'ASP communique avec l'AC pour déposer une DPGR.

Cette demande est faite à l'aide d'un carnet permettant de préciser la zone sur laquelle le graisseur souhaite intervenir et la durée prévisible de son intervention.

Suite à cette demande, et si elle est compatible avec la circulation des trains, l'aiguilleur va alors mettre en place des DA (Dispositifs d'Attention) dans son poste. De couleur rouge, ces dispositifs interdisent la manœuvre de certaines aiguilles, signaux ou commandes d'itinéraires. Cela fait, l'aiguilleur s'assure que les zones protégées sont libres de tout train. Il peut alors autoriser l'intervention du graisseur. Cette autorisation est également donnée au moyen du carnet de DPGR.

[1] EPI : Equipement de Protection Individuel

Le graisseur peut alors travailler en ayant la certitude qu'il sera protégé de l'arrivée d'un train.

Lorsque la durée prévue de son intervention est écoulée, le graisseur reprend contact avec l'aiguilleur pour l'autoriser à lever la protection accordée suite à la DPGR.

Tant que cette demande n'aura pas été levée, l'aiguilleur maintiendra les DA en place et ne fera donc passer aucun train sur la partie de voie protégée

Composante cognitive de l'activité de graissage

La durée de la DPGR est fonction du trafic ferroviaire et des services travaux. Les graisseurs doivent donc s'adapter aux aléas pour réaliser leurs tâches.

La DPGR interdit la circulation sur la zone de travail pour supprimer le risque de heurt. Avec l'apparition du décret, la DPGR va devoir s'étendre sur une zone plus large pour prendre en compte le danger de souffle provoqué par le passage d'un train sur la voie contiguë à laquelle se trouve le graisseur. La complexité pour obtenir une durée de DPGR va donc s'accroître.

Composante psychique de l'activité de graissage

La considération des graisseurs peut-être parfois impactée du fait que leurs activités n'est pas une priorité pour les services travaillant en relation avec ces derniers.

L'AC gère les demandes d'exploitation des voies selon un ordre de priorité: la demande d'autorisation de circulation d'un conducteur sera prioritaire sur la demande de protection des voies d'un graisseur.

L'activité de graissage s'effectue entre deux passages de trains. L'activité dépend du trafic ferroviaire mais aussi de divers aléas comme les retards de trains ou les conditions climatiques. (La neige inhibe l'action de la graisse sur les coussinets.)

L'activité de graissage est ainsi souvent saccadée.

Les graisseurs peuvent donc avoir un sentiment de frustration.

2.3.2.4 MATERIEL

Le paramètre que j'ai choisis pour analyser la composante « Matériel » est l'identification des installations. Il s'agit de définir le périmètre d'action et de pouvoir le quantifier par le nombre de zone à analyser.

L'identification des installations

Les consignes de graissages présentes dans chaque poste d'aiguillage m'ont permis de recenser dans un tableau toutes les zones de graissage de l'UO Est de chaque secteur. (Voir encadré en rouge)

A titre d'information, l'analyse étant en cours, le tableau est encore incomplet à la lecture.

Les zones sous fond vert sont les zones de travail idéales. La DPGR englobe toutes les voies de la zone. Les risques ferroviaires sont donc supprimés. Ces zones sont plus ou moins difficiles à obtenir selon le secteur où l'on se trouve compte tenu du trafic ferroviaire.

B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
	Secteur	Zone	Durée DPGR	Appareils nécessitant surveillance complémenta	Vitesse maximale sur voie contigue	Zone dangereuse	programmation des opérations	Emplacement de garage	Cheminement nécessitant une interdiction de circulation
	Alès								
	Gare de Nozière	1						/	
	Alès poste uniqu	2						/	
		3		11	50			accotement	
		3		C 116	50			accotement	
		4		32	60			accotement	
		5		C 205	30			accotement	
		5		28	30			quai B ou C	
		5		29b	30			quai B ou C	
		5		32	30			accotement	
		5		33a	30			accotement	
	Faisceau Impair	7		65	30			accotement	
		7		66	30			accotement	
	Salindre	8						/	
	Ardoise								
	Gare de l'Ardoise	3						/	
		4						/	
		5		8b	140			accotement	
		7		3b	140			accotement	
		8		4b	140			accotement	
		9		7a	140			accotement	

Le champ de l'étude regroupe 13 secteurs soit 138 zones.

Secteur	Nombre de zone
Alès	8
Ardoise	25
Manduel	5
P1M	12
P2M	12
P3M	7
P4M	1
PCD	17
St Césaire	10
Aigues Vives	1
Lunel	7
Montpellier	18
Sète	20
Total	
13	138

Pour chaque zone, je répertorie le nombre d'aiguilles à graisser et le nombre de détonateurs à vérifier. Les aiguilles écrites en rouge sont celles, qui d'après les schémas de la consigne de graissage, exposent les graisseurs au risque de souffle provoqué par le passage d'un train.

Les détonateurs situés en zone dangereuse nécessitant la demande d'une DPGR pour être vérifié se visualisent sous fond violet

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
Secteur	Zone	appareils	t Th AC (1) min	t Th AC (2) min	t Th AC (3) min	t Th AC (4) min	Moyenne Th (1) (2) (3) (4)	t Réel Gr (1) min	t Réel Gr (2) min	t Réel Gr (3) min	t Réel Gr (4) min	Moyenne Réel (1) (2) (3) (4)	Marge mi
Villeneuve les Maguelonne	28	431 aV - 431 bV	10	10	10	10		5	15	6	14		
	28	432 aV - 432 bV											
Sète													
Frontignan	29	721aV- 721 bV	10	10	10	10		7	7	11	10		
	29	722 aV - 722 bV											
EP Mobil	30	732bV											
		732a											
		732c											
		C 733											
Entrée Peyrade	31	740aV - 740 bV	5	5	5	5		5	6	3	3		
		741											
Sortie Peyrade	32	744aV-744bV	5	10	10	10		7	7	11	10		
		742aV-742 bV											
		748aV-748bV											
raccord TMA / TMB	33	745aV-745bV	10	5	10	10		11	6	7	9		
		746a-746bV											
		Aig N											
Faisceau Peyrade	34	68	45	30	60			40	44	45			
		69											
		73											
		Aig 309 à 323											

2.3.2.5 MILIEU

Les paramètres que j'ai choisis pour analyser la composante «Milieu» sont «l'identification des zones dangereuse», «la connaissance des circulations», «la programmation des opérations» et le «calendrier»

Le but est de croiser les données de chaque paramètre pour optimiser l'activité de graissage en fonction des contraintes règlementaires.

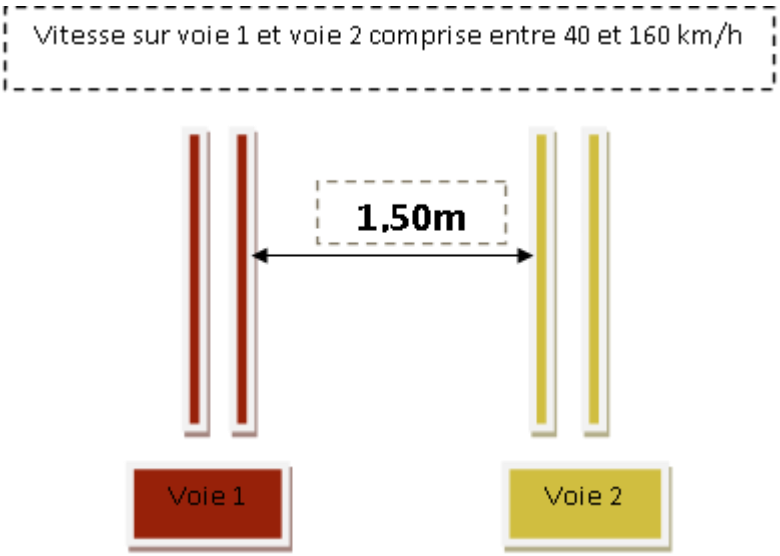
L'identification des zones dangereuses

Par zone dangereuse, il faut entendre la zone dans laquelle un agent peut être heurté par une circulation ou être mis en danger par l'effet de souffle provoqué par le passage d'un train

La zone dangereuse est fonction de la distance entre les extrémités des deux rails de chaque voie. La zone dangereuse varie selon les cas :

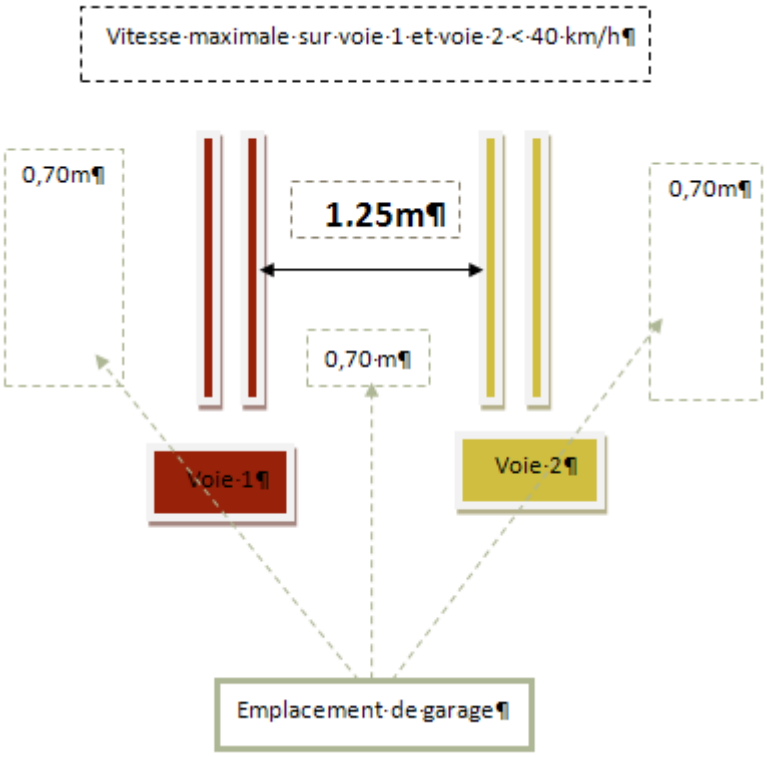
Cas 1

La zone dangereuse s'étend latéralement jusqu'à une distance de **1,50** mètres mesurée du bord extérieur des rails



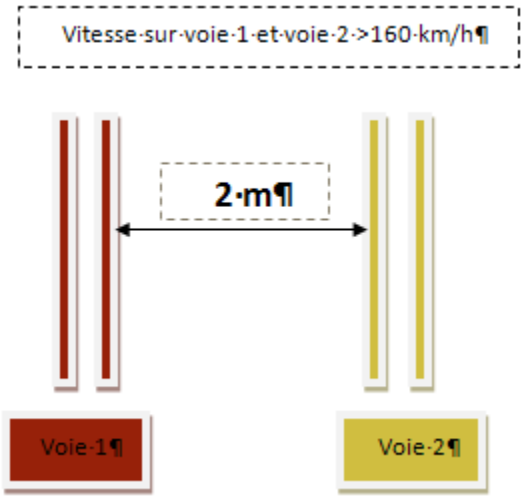
Cas 2

La zone dangereuse peut être ramenée à **1,25 mètres** si les trains roulent à une vitesse de 40 km/h et si des emplacements de garage se situent à proximité de la zone de travail. Un emplacement de garage est un lieu où les agents peuvent se garer en dehors de toute zone dangereuse, lors du passage d'une circulation. Sa largeur minimale est de 0,70 m. Un emplacement de garage peut être un accotement, une niche, une entrevoie large ou bien une voie interdite à la circulation.



Cas 3

La zone dangereuse s'étend jusqu'à une distance de **2 mètres** mesurée du bord extérieur des rails lorsque le train circule à une vitesse supérieur à 160 km/h.



En résumé, l'analyse des zones dangereuses est fonction de trois paramètres :

- La distance entre l'extrémité des rails de chaque voie
- La présence d'un emplacement de garage
- La vitesse des trains

Les emplacements de garages sont précisés dans la consigne de graissage.

La vitesse maximale à laquelle peuvent rouler les trains est précisée dans les documents RT[1]. Ils sont consultables dans les postes d'aiguillage.

Ne pouvant pas me déplacer sur les voies quand bon me semble, j'ai délégué cette partie d'analyse aux équipes de graissages durant leur temps d'activité.

[1] RT : Renseignements Techniques. Ce sont des documents nationaux indiquant les vitesses maximales des trains sur les différentes zones.

Pour se faire, j'ai préparé un tableau pour que les graisseurs puissent relever les mesures rapidement et au bon endroit.

Cette délégation est précieuse car elle me permet de gagner du temps et d'avancer dans la réflexion de l'analyse.

L'étape de recensement des mesures est toujours en cours. Elle dure au minimum 1 mois, le temps que les graisseurs graissent les aiguilles des 138 zones de l'UO Est.

Secteur de graissage	Zone	Appareils nécessitant surveillance complémentaire	Vitesse maximale sur voie contigue	Distance Théorique (m)	Distance Réelle (m)	Différence (cm)
Alès	3	11	50	1,5		
	4	32	60	1,5		
	5					
	7	65	30	1,25		
	7	66	30	1,25		
Ardoise	3					
	5	8b	140	1,5	2,1	60
	7	3b	140	1,5	2,1	60
	8	4b	140	1,5	2,1	60
	9	7a	140	1,5	2,1	60
	10	6b	140	1,5	2,1	60
	12	2a	140	1,5	2,1	60
	13	1	140	1,5	2,1	60
	14	2a	140	1,5	2,1	60
	14	4b	140	1,5	2,1	60
	15	F	140	1,5	2,1	60
	17	3/PA	30	1,25	2,1	85
Remoulins	27	voie 3/5	140	1,5		
	28	voie 4/6	140	1,5		
Manduel				2		
LGV Mandue	1			2		
	2	Cv 105	160	2		
	2	104	160	2		

L'intérêt d'acquérir ce recensement est d'exclure un certain nombre de zone hypothétiquement définit comme zone dangereuse vis-à-vis du risque de souffle généré par une circulation.

Un système de cotation est à la réflexion pour classer les zones dangereuses en tenant compte du risque de heurt et du risque de souffle.

Connaissance des circulations

En collaboration avec la BHL (Bureau Horaire Local), j'ai relevé le nombre de trains qui circulent par jour et par secteur pour une semaine à deux périodes distinctes de l'année

2014. Les semaines qui ont été choisies sont la semaine 21 et la semaine 37. Ces semaines

Lundi 19 au Dimanche 25 Mai 2013												
voies prisent en compte	v1+v2	v1+v2	v1+v2	1TL+2TL+v1+v2	v1+v2+vA+Fr	Fr+v1+v2+vs	v1+v2+dépôt	v1+v2	v1+v2	vu	vu	v1+v2
Secteur	L'ardoise + Rémoulins	Alès	Manduel	P1M	P2M	P3	P4	PCD	St Cesaire	Vauvert	Aigues Mortes	Vestric
Lundi	18	36	141	198	167	166	177	229	181	8	6	170
Mardi	38	36	149	175	179	180	195	244	198	8	6	186
Mercredi	51	36	150	175	183	183	193	242	195	6	6	186
Jeudi	38	36	153	177	172	165	195	245	199	8	6	187
Vendredi	39	40	149	174	174	176	194	247	200	6	6	191
Samedi	29	19	118	137	138	137	157	189	153	6	6	143
Dimanche	17	18	110	127	126	125	141	170	143	6	6	134

Lundi 8 au Dimanche 14 Septembre 2												
voies prisent en compte	v1+v2	v1+v2	v1+v2	1TL+2TL+v1+v2	v1+v2+vA+Fr	Fr+v1+v2+vs	v1+v2+dépôt	v1+v2	v1+v2	vu	vu	v1+v2
Secteur	L'ardoise + Rémoulins	Alès	Manduel	P1M	P2M	P3	P4	PCD	St Cesaire	Vauvert	Aigues Mortes	Vestric
Lundi	20	36	150	192	179	178	185	209	188	8	6	177
Mardi	34	37	162	229	201	197	207	231	211	6	6	202
Mercredi	44	39	160	226	202	204	209	232	212	6	6	203
Jeudi	39	37	164	235	203	203	210	234	215	8	6	203
Vendredi	42	38	158	228	195	195	205	230	209	6	6	199
Samedi	25	19	116	155	139	133	147	161	147	6	6	138
Dimanche	17	18	114	155	138	136	148	164	152	6	6	143

sont représentatives du trafic en état normal.

La matérialisation de ces données par graphique montre que le trafic ferroviaire possède les mêmes tendances au cours d'une année.

L'analyse montre que le trafic ferroviaire est moins dense le week-end que durant la semaine. Cela s'explique par une diminution du nombre de trains voyageurs régionaux qui sont principalement utilisés pour véhiculer les personnes de leurs lieux de domicile à leurs lieux de travail.

Excluant, le samedi et dimanche, on note que le trafic est un peu plus faible le lundi que les autres jours de la semaine. Le faible écart s'explique par une diminution des trains marchandises le lundi car ne travaillant généralement pas le weekend end, les trains sont chargés le lundi et sont donc sur les réseaux ferroviaires à partir du mardi.

La programmation des opérations

Lors de l'analyse des carnets, j'ai vu que plusieurs DPGR étaient demandés pour une même zone à la même date. Cela illustre la difficulté des graisseurs à obtenir une zone de travail. Cette difficulté se manifeste par un trafic dense. Les graisseurs effectuent leurs activités sur

une zone de travail en plusieurs fois pour permettre la circulation des trains. Les zones de travail les plus difficiles à obtenir sont celles qui englobent les voies principales.

La longueur des aiguilles dépendent de la vitesse à laquelle circulent les trains. Plus l'aiguille est longue, plus les graisseurs auront de coussin[1] à graisser. Les trains roulent plus vite sur voies principales que sur voies de services. Pour une même durée, les graisseurs prennent donc plus de temps à graisser une aiguille sur voie principale qu'une aiguille sur voie de service.

Le temps de graissage d'une aiguille sur les lignes à grande vitesse peut varier d'une vingtaine de minute pour les plus courtes à trois quarts d'heure pour les longues.

La consultation des carnets de DPGR aux postes d'aiguillages m'ont permis de comparer le temps théorique moyen autorisé par l'AC au temps réel que mettait le graisseur pour effectuer l'entretien des voies de la zone de travail concerné.

Méthode :

Pour une même zone de travail,

Je relève un échantillon de quatre valeurs du temps théorique qu'accorde l'agent de circulation aux graisseurs pour qu'ils puissent effectuer leurs activités de graissage. Je fais une moyenne de ces quatre résultats.

Je relève ensuite les quatre valeurs réelles correspondant aux quatre valeurs théoriques qu'ont utilisées les graisseurs pour effectuer leurs activités. Je fais une moyenne de ces quatre résultats.

Je fais la différence de la moyenne des valeurs théoriques par rapport à la moyenne des valeurs réelles.

Le résultat obtenu me permet d'obtenir une marge de temps.

[1] Coussin : partie de l'aiguille qui doit être graissé pour permettre le glissement des lames lors de la manœuvre.

Les marges de temps importantes peuvent être redistribuées sur des zones de travail plus difficile à obtenir.

Secteur	Zone	appareils	t Th AC (1) min	t Th AC (2) min	t Th AC (3) min	t Th AC (4) min	Moyenne Th (1) (2) (3) (4)	t Réel Gr (1) min	t Réel Gr (2) min	t Réel Gr (3) min	t Réel Gr (4) min	Moyenne Réel (1) (2) (3) (4)	Marge min
Lunel													
côté Nîmes	1	103 a	5	10	10	5	7,5	5	6	6	4	5,25	2,25
côté Nîmes	1	103 b	5	10	10	5	7,5	5	6	6	4	5,25	2,25
côté Nîmes	1	104	5	10	10	5	7,5	5	6	6	4	5,25	2,25
Sortie 2 Bis	2	C 102	3	3	3	2	2,75	3	4	3	2	3	-0,25
Sortie 2 Bis	2	104	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	1
coté Montpellier	3	117	10	10	10	15	11,25	8	19	10	7	11	0,25
Entrée 2Bis	4	C 111	5	3	2		2,5	2	3	5		2,5	0
Entrée 2Bis	4	111b	3	10	10		5,75	3	5	5		3,25	2,5
Point B	5	117aV - 177 bd	5	10	10	10	8,75	5	12	5	5	6,75	2
Point B	5	115	5	10	10	10	8,75	5	12	5	5	6,75	2
Point C	6	121	5	4	3	5	4,25	5	3	4	5	4,25	0
Ipcs LB	7	131 aV - 131 bV	10	10	10		7,5	8	9	10		6,75	0,75
	7	132 aV - 132 bV											

Le but étant la recherche de flexibilité dans le travail.

Calendrier

Les calendriers proposent une journée de rattrapage par mois. Ces journées permettent à l'équipe de graissage de terminer les zones de travail qui n'ont pas pu être terminé pour causes de perturbation par les circulations ferroviaire et autres aléas (conditions climatiques)

2.3.3 Le lien entre activités et ses conséquences sur la performance

Les recommandations du décret améliorent la sécurité du personnel en prenant en compte le risque de souffle sur la voie contigüe.

Cependant, l'activité de graissage n'étant pas la priorité dans la hiérarchie des activités d'exploitation ferroviaire, les recommandations du décret ne font qu'accroitre la difficulté pour obtenir une demande de graissage sur certaines zones de travail

C'est pourquoi tout l'enjeu de cette analyse est de trouver des solutions efficaces pour maintenir une productivité tout en améliorant la sécurité du personnel.

2.3.4 Propositions d'améliorations

L'analyse des risques est toujours en cours. Cependant, le stade d'avancement nous permet d'anticiper la proposition de certaines pistes d'améliorations. Elles seront discutées en profondeur avec les différents acteurs lorsque l'analyse sera terminée.

Néanmoins, les pistes d'améliorations ont toutes pour but de répondre aux directives qui améliore la sécurité du personnel et de véhiculer davantage de flexibilité dans le travail pour optimiser l'activité d'entretien des appareils de voies.

Pistes d'améliorations :

Équipe de graissage

Contexte :

Les moyens de sécurité du personnel :

- Les trains circulent à une vitesse avoisinant les 30 km/h sur certaines voies de service à protéger par DPGR.
- Le graisseur utilise un drapeau qu'il plante au milieu de la voie sur laquelle il se trouve pour indiquer au conducteur de train une interdiction de circulation. Cette méthode s'applique pour les voies de services où la vitesse des trains est d'au maximum 30 km/h.
- Les conducteurs de trains ont pour consigne de klaxonner pour se manifester lorsqu'ils rencontrent des personnes sur les voies.
- La DPGR est un outil fiable de protection du personnel

Effectif :

Quel que soit les voies (services ou principales), l'équipe de graissage est toujours composée de deux agents dont l'un occupe la fonction de graisseur et l'autre celle d'ASP.

Programmation des opérations :

La durée des DPGR est plus importante sur les voies de service que sur les voies principales car le trafic et moins dense sur les voies de services que sur les voies principales.

Le nombre de coussin à graisser d'une aiguille dépend de la vitesse du train. Les trains roulent plus vite sur voies principales que sur voies de services, le nombre de coussin est donc moins important sur les aiguilles des voies de services que sur les aiguilles des voies principales. De ce fait, la durée de graissage d'une aiguille sur voie de service est plus courte que la durée de graissage d'une aiguille sur voie principale.

Proposition :

Pour les zones de graissage composées uniquement de voies de services, l'ASP peut quitter ses fonctions pour assister le graisseur dans son activité de graissage.

On obtient donc un gain de temps dans l'activité d'entretien des appareils de voies qui sera redistribué sur des zones de travail plus contraignantes à obtenir. (Voies principales)

Programmation

Contexte :

Dans la majorité des secteurs, le trafic ferroviaire est moins dense le dimanche que les autres jours de la semaine.

L'organisation du travail de certains EIC demande aux équipes de graissage de réaliser leurs activités de nuit, lorsque le trafic ferroviaire est à l'arrêt.

Proposition

Le travail de nuit étant un facteur de pénibilité, l'entretien des appareils de voie peut s'effectuer le dimanche pour les zones où le temps entre deux passages de train est réduit.

Il sera toutefois nécessaire de quantifier le nombre de dimanche par mois et le le rapport bénéfice / perte d'une telle décision.

Planification

Contexte :

Un calendrier de graissage permet de planifier l'activité de l'entretien des appareils de voies.

L'entretien des aiguilles doit-être renouvelé au maximum toutes les trois semaines. Le calendrier détermine les zones selon un cycle de trois semaines.

Le calendrier des graisseurs de l'année 2014 est basé sur celui de l'année 2013. De manière générale, le calendrier des graisseurs de l'année N est basé sur celui de l'année N-1

Proposition

Optimiser la programmation des opérations en adaptant le calendrier selon le trafic ferroviaire

2.3.5- Conclusion personnelle

Cette mission est en lien avec le cœur de métier des agents de l'EIC. Elle exige une parfaite maitrise de l'organisation de l'entreprise et une connaissance des procédures.

Une analyse des risques demande une faculté d'observation, une capacité d'écoute, un esprit critique, une technique d'analyse et une pertinence dans le choix des paramètres à identifier puis à évaluer, sans quoi les propositions d'amélioration ne seront retenues par manque de pertinence.

Cette mission m'a également permis de retranscrire en pratique mes connaissances théoriques apprises à l'ESEQ. L'application de la méthode ITAMAMI en est un bon exemple.

Cette étude est toujours en cours. Elle se décompose en plusieurs phases. Le stade d'avancement de l'étude de chaque paramètre n'est pas homogène. Certaines sont plus longues que d'autres. Une analyse en profondeur entre le croisement de plusieurs données ne peut s'avérer être efficace qu'à la clôture de l'état des lieux de tous les paramètres.

3- Missions Annexes

3.1- Protocole de Sécurité

Les risques sont nombreux au cours des opérations de chargement et de déchargement de matériels ou de marchandises au sein des entreprises. Une meilleure coordination en matière de prévention entre l'entreprise d'accueil et les entreprises de transport est le point de départ essentiel pour prévenir les accidents. Cette nécessité a été prise en compte dans la réglementation, par les articles R 4515-4 à R4515-11 du Code du Travail relatifs au protocole de sécurité.

3.1.1 Présentation de la démarche

Le protocole de sécurité est un document écrit établi entre l'entreprise d'accueil et le transporteur qui recense les risques d'interférences liés aux opérations de chargement et de déchargement et précise les mesures de prévention à mettre en œuvre.

Il comprend :

- les informations relatives à l'évaluation des risques générés par l'opération. Cette évaluation des risques doit ainsi intégrer les risques liés aux interférences entre les activités des personnes, des matériels et des installations,
- les mesures de prévention et de sécurité qui doivent être observées à chaque phase de sa réalisation.

Le chargement et le déchargement de graisse s'effectue à deux endroit pour le compte de l'UO Est. Il s'agit du poste B de Montpellier pour l'équipe de graissage de Montpellier et du dépôt de Nîmes pour l'équipe de graissage de la Rive Droite.

Un protocole de sécurité était déjà mis en place avant mon arrivée pour le dépôt de Nîmes. En revanche, le poste B de Montpellier n'en n'avait pas.

3.1.2 Avancement et Résultat[1]

Dans les premiers mois suivant ma prise de poste, j'ai proposé au DUO de réaliser le protocole de sécurité du poste B de Montpellier.

Pour réaliser le protocole de sécurité du poste B de Montpellier, je me suis inspiré de celui du dépôt de Nîmes en y apportant quelques restructurations de façon à le rendre plus ergonomique et plus complet pour les entreprises de transport.

Ainsi, est désormais annexé au protocole de sécurité des plans et des schémas de nos lieux de chargement et de déchargement ainsi que de l'affichage en cas d'incident ou d'accident. En mon sens, l'affichage permet de synthétiser l'écrit en visuel pour permettre une réelle efficacité dans la réactivité du personnel en cas d'incident ou d'accident.

[1] Les annexes du protocole de sécurité sont consultables aux annexes du rapport.

Le protocole de sécurité de chargement et de déchargement du poste B de graissage de Montpellier a été approuvé par ma hiérarchie ainsi que par les entreprises de transport. Il est à ce jour opérationnel.

3.1.3 Conclusion personnelle

Un protocole de sécurité doit être facile à lire, facile à comprendre, réalisé de façon simple et efficace. Utiliser des tableaux, faire des rappels de la règlementation et illustrer le protocole de sécurité avec des schémas permet d'obtenir un résultat satisfaisant.

La connaissance de la règlementation et un bon esprit de synthèse sont les clefs d'une réussite pour produire un protocole de sécurité de qualité. Par ailleurs, l'esthétique au travers d'une présentation agréable peut s'avérer être une valeur ajouté. Ce confort visuel facilite la lecture.

3.2 Journée de Prévention[1]

3.2.1 Présentation de la démarche

Dans le cadre de la maitrise des risques professionnels, des formations en rapport aux activités de nos agents s'effectuent au moins deux fois par an.

L'employeur a obligation de proposer des formations pour les agents dont il est responsable pénalement. Ces formations sont obligatoires et parfois renouvelables.

Les formations et les sensibilisations sont faites par des organismes extérieurs agrées, par la médecine du travail et par du personnel formateur de l'EIC. Les acteurs sont choisis en fonction des thèmes.

La journée de prévention se déroule sur une demi-journée de 8h30 à 12h30. Deux salles doivent être réservées pour l'occasion. Chaque salle accueille un atelier. Les agents de l'EIC sont répartis en deux groupes : un groupe par atelier. Un atelier dure environ 2h. Les groupes changent d'atelier aux alentours de 10h30.

La disposition des salles est organisée selon le type d'atelier et selon le nombre de personnes.

[1] Cf Annexe : Journée de prévention

Une collation est de rigueur avant le commencement de la journée et lors de la rotation des groupes par atelier pour apporter de la convivialité et du partage.

3.2.2- Difficultés rencontrées

Une journée de préventions s'organise en collaboration avec la CPS[1]. Ce service commande les agents pour qu'ils puissent assister à ces journées. Le nombre d'agent importe peu, il est préférable de cibler les agents qui n'ont pas été formés afin que nos indicateurs de formation du personnel tendent vers le 100%. La journée de prévention doit ainsi se planifier en fonction de la disponibilité des agents ciblés.

Les organismes de formations extérieurs forment des salariés pour le compte de plusieurs entreprises. De ce fait, les dates que nous proposons doivent concorder avec les leurs.

3.2.3 Avancement et résultat.

Le DUO m'a demandé de réfléchir sur des thèmes pour l'organisation d'une journée de prévention en sachant que les formations du type manipulations extincteurs, risque routier et alcool étaient redondantes.

Les formations et les sensibilisations doivent être en lien avec nos analyses de risques présents dans notre document unique.

Le 19 Novembre, j'ai organisé une journée de prévention où les thèmes abordés étaient :

- Une formation gestes et postures. Cette formation répond à l'activité de nos aiguilleurs qui manipulent des leviers pour orienter les aiguilles. Cette formation est une prévention contre le risque de manutention.
- Une sensibilisation au « sommeil ». Cette sensibilisation fait le lien avec les horaires de travail de certains agents de l'EIC. Soumis à des horaires en 3/8, cette sensibilisation a pour but de promouvoir l'intérêt d'une bonne qualité de sommeil et d'une bonne l'hygiène de vie pour être efficace dans le travail posté en 3/8.

[1] CPS : Commande du personnel. Ils effectuent notamment la gestion des congés, la programmation des journées et l'attribution des postes aux agents de réserve.

C’est un agent de l’EIC LR formé en tant que moniteur PRAP[1] qui a animé l’atelier « gestes et postures ».

C’est une infirmière de la médecine du travail qui a présenté le sujet du « sommeil ».

Il y avait une vingtaine d’agent présent pour cette journée.

[1] PRAP : Formateur en prévention des risques liés à l’activité physique.

3.2.4 Conclusion personnelle

La sensibilisation au « sommeil » est qualifiée de sujet sensible car les horaires en 3/8 est un facteur de pénibilité qui génère des dommages sur la santé des opérateurs.

C'est pourquoi une discussion au préalable s'est faite avec l'infirmière du cabinet médical de la médecine du travail pour adopter une stratégie dans notre communication. L'idée étant d'adopter un discours d'information neutre, sans prise de position.

La journée s'est très bien déroulé, j'ai eu un bon retour des agents comme de ma hiérarchie.

Organiser une journée de prévention a été un très bon exercice car cela m'a permis de développer des compétences dans :

- L'organisation et la planification avec les différents acteurs de cette journée ;
- La persuasion et la négociation en proposant des nouveaux sujets auprès de la hiérarchie ;
- Logistique et gestion de budget avec la réservation d'une salle, l'organisation de celle-ci en fonction du nombre de participant, et prévoir l'approvisionnement nécessaire pour préparer un accueil convivial.

En étant considéré comme référent de cette journée, j'ai pu faire preuve d'autonomie et assumer des responsabilités.

Cette journée s'étant déroulée quelques mois après mon arrivée, un tel exercice permet de se mettre en avant, de se faire connaître par le personnel et d'acquérir une certaine confiance utile pour la suite.

3.3 Analyse de l'évaluation des risques psychosociaux : Analyse EvRPS

Depuis quelques années, le stress et les risques psychosociaux au travail ont pris une ampleur croissante. Ils ont par ailleurs donnés lieu à une modification de la réglementation en matière de santé au travail. Celle-ci renforce la responsabilité des employeurs dans la prise en compte de ces risques en élargissant le devoir de protection à la santé mentale et non plus seulement physique.

« L'employeur a l'obligation de transcrire et mettre à jour dans un document unique les résultats de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des agents »

Article R 4121-1 du code du travail

3.3.1 Présentation de la démarche[1]

Le champ d'application du document unique s'élargit dans le temps car il englobe de plus en plus de sujet SST. L'évaluation des risques psycho-sociaux dans le DU en est un bon exemple.

Souvent contrôlé par les autorités compétentes, sa seule présence ne suffit plus : la pertinence de l'analyse, la cohérence des cotations, le suivi des plans d'actions sont des points sérieusement évalués. Pour la SNCF, groupe moteur des entreprises françaises, la qualité de ce document est plus que jamais exigée.

L'EIC LR est un établissement pilote au niveau national de la démarche des EvRPS[2], cela signifie que nous n'avons pas de moyen de comparaison ni d'entraide avec les autres établissements SNCF.

L'évaluation des risques psycho-sociaux s'effectue pour chaque unité de travail (UTR[3]). C'est donc le poste de travail qui est évalué. L'agent interrogé doit répondre à l'évaluation au nom du collectif.

L'année dernière, l'EIC LR a effectué environ 200 EvRPS au travers d'un questionnaire établi au niveau national et composé de 52 questions réparties en 6 thèmes : Organisation du travail, Management, Isolement, Changement, Equilibre vie privée / vie professionnel / Environnement et Relations au poste de travail

Tous les thèmes et questions de la grille résultent de rapports d'études reconnus (DARES, GOLLAC, étude d'universitaires canadiennes).

[1] Cf : Annexe grille d'évaluation RPS.
[2] Evaluation des Risques Psycho-Sociaux.
[3] UTR : Il y a 51 UTR à l'UO Est. Le champ de l'unité de travail peut s'étendre d'un poste de travail, à plusieurs types de postes occupés par les travailleurs ou à des situations de travail présentant les mêmes caractéristiques.

Lors de l'évaluation, la réponse que formule l'agent pour les 52 questions se traduit par une cotation et s'accompagne parfois d'un commentaire. Le commentaire donne du sens à la cotation.

La cotation est comprise entre « 0 et 3 ».

- 0 pour une zone de maîtrise.
- 1 pour une zone de vigilance
- 2 et le 3 pour une zone d'action

Cette année mon homologue alternant de UO Ouest, le COSEC, l'alternant du COSEC et de moi-même analysons les EvRPS dans le but de diagnostiquer les situations de tensions au travail de différentes natures afin d'agir sur le management et l'organisation du travail.

3.3.2 Difficultés rencontrées.

La représentation du problème n'est pas perçue de la même manière selon les agents. Une part inconsciente de subjectivité est donc toujours présente dans l'évaluation. C'est pourquoi l'analyse des évaluations RPS peut ressortir des problématiques communes à des cotations différentes.

De plus, un commentaire n'accompagne pas toujours la cotation surprenante d'une question. Peut-être que l'agent n'a pas bien compris le sens de la question et s'est trompé dans la cotation ? Peut-être a-t-on a fait une erreur lors de la saisie des grilles sous format informatique ? Quoiqu'il en soit, aucune piste de réflexion ne doit être fondée sur des hypothèses.

Nos analyses doivent se baser sur du factuel.

3.3.3 Avancement et résultats.

En début Juin 2014, les analyses des EvRPS ont été faites pour les postes de DPx, assistant DPx, agent de circulation et aiguilleurs.

Les évaluations des BHL MTE, CPS, formateurs d'entreprise, graisseurs et DUO restent à faire d'ici la fin du mois de Juin.

Un COPIL sera organisé en Septembre 2014 pour présenter les pistes de progrès devant la DET, les DUO, la médecine du travail et les instances représentatives du personnel.

L'idée étant d'intégrer dans le plan d'action sécurité (PAS) 2015 les pistes de progrès qui auront été retenus par la hiérarchie lors de la présentation de nos résultats d'analyse.

A l'heure où je rédige ce dossier, il m'est encore impossible d'énoncer les axes de progrès car d'une part rien n'a encore était formalisé par écrit et d'autre part le DUO n'a pas encore pris connaissance du sujet

3.3.4 Conclusion personnelle.

Identifier les points faibles et remettre en cause certains aspects de l'organisation et du management demande une bonne maitrise des organisations, une bonne connaissance des postes, un esprit d'analyse et de l'objectivité.

Conclusion

Un de mes ressentis quant à ma première année d'alternance à la SNCF concerne le lien entre production et sécurité. En effet, travailler au sein de l'unité opérationnelle c'est être au plus proche de la réalité. Accompagner tous les jours les acteurs à qui l'on demande des résultats de production (circulation des trains, entretien des appareils de voies) dans la démarche de prévention des risques professionnels est réellement intéressant. Comment parler de sécurité s'il n'y a pas de production ? Les deux domaines doivent être étroitement liés si bien que chaque décision de production ne doit pas impacter la sécurité et inversement.

Être le seul acteur à ne travailler que sur les risques professionnels à temps complet (en période d'entreprise évidemment) sur l'UO fut à tout point de vue enrichissant. En effet, je bénéficie d'une grande autonomie, je traite tous les sujets « fondamentaux » concernant la sécurité du personnel, et je dois m'organiser en fonction des priorités et des demandes. L'évaluation du risque chimique, la sécurité incendie, l'analyse des EvRPS, l'organisation de journées de préventions, la mise en place d'un protocole de sécurité… A chaque mission, j'ai suivi les dossiers du début à la fin. Je vais finir l'analyse des risques de l'activité de graissage et proposer des solutions organisationnelles afin d'être conforme avec la réglementation à venir. Je vais participer au COPIL des analyses EvRPS prévu pour le mois de Septembre 2014, je vais gérer les futurs plans d'action qui découleront des propositions d'améliorations retenu par la hiérarchie à propos des RPS.

Responsable QSE est un métier pluridisciplinaire et actuellement je suis en train d'approfondir toutes les notions associées à la sécurité.

Recherches Bibliographies

Domaine d'étude	Lieu de la recherche	Titre / Référence	Auteur	Date d'édition	Contenu
Document Unique	Intranet SNCF	Formalisation Évaluations des Risques (FER)	SNCF		Document Unique format informatique
	Intranet	Document d'application L'évaluation des risques professionnels	Direction des ressources humaines Département Prévention et Santé au Travail	14 Mars 2011	Mesures d'application à caractère transverse de la réglementation santé et sécurité au travail du code du travail.
	Intranet	Document d'application IN 00001 Document Unique – Organisation de l'Evaluation des risques professionnels sur l'EIC LR	Pole Sécurité - COSEC	15 Juin 2010	Organisation de l'Evaluation des risques professionnels sur l'EIC LR
Risque Chimique	Internet	http://INRS.fr/	INRS		Risque Chimique
Co-activité	Intranet SNCF	Document d'application RH 00010	EIC LR Pôle Sécurité	28 Mai 2012	Prescriptions applicables lors de l'intervention d'une entreprise extérieure

	Code du travail Quatrième partie Livre cinquième Titre premier	Travaux réalisés dans un établissement par une entreprise extérieure			Travaux réalisés dans un établissement par une entreprise extérieure
Domaine d'étude	**Lieu de la recherche**	**Titre / Référence**	**Auteur**	**Date d'édition**	**Contenu**
Affichage Obligatoire	Serveur « COMMUN »	Santé et Sécurité au Travail	COSEC		Boîte à outils
Sécurité du personnel	Interne SNCF	Document d'application	Etablissement Infra Circulation Languedoc Roussillon	25 Décembre 2013	Plan d'Action Sécurité 2014 de l'EIC LR
	Projet Interne SNCF	Procédure Référentiel circulation DC 07781	Direction Circulation Ferroviaire et Pôle Sécurité	Projet de version 1	Préconisations pour la rédaction des consignes locales "Opérations de petit entretien à la charge du SGTC -

				appareils de voie et signaux détonants"
Interne SNCF	Procédure RH 00011	Etablissement Infra Circulation Languedoc Roussillon	6 Janvier 2012	Protection du personnel de l'EIC LR assurant le graissage des appareils de voie et la surveillance des détonateurs
Interne SNCF	Directive RH 00922	Direction Cohésion Ressources Humaines	/	Prévention des risques ferroviaires Disposition générales prévention des risques engendrés par les circulations ferroviaires
Interne SNCF	Document Intérieur RH 0157	Etablissement Infra Circulation Languedoc Roussillon	20 Août 1985	Déplacement et stationnement dans l'enceinte du chemin de fer
Interne SNCF	Document Intérieur RH 0159	Etablissement Infra Circulation Languedoc Roussillon	20 Août 1985	Règles de sécurité à appliquer par les agents chargés du nettoyage et du graissage des appareils de voies

Management de la sécurité incendie	Interne SNCF	Document d'application DC 20547	Etablissement Infra Circulation Languedoc Roussillon	17 Juillet 2013	Entretien et surveillance des installations de sécurité en gare de Nîmes et Saint Césaire
		Document d'application DC 20506	Etablissement Infra Circulation Languedoc Roussillon	20 Décembre 2007	Entretien et surveillance des installations de sécurité sur le secteur Montpellier/Sète de l'UO Infra Est
	Interne SNCF	Document d'application DC 20597	Etablissement Infra Circulation Languedoc Roussillon	31 Janvier 2008	Entretien et surveillance des installations de sécurité des gares de Pont Saint Esprit, Bagnols, L'Ardoise, Villeneuve Les Avignon, Aramon et Remoulins.
	Interne SNCF	Directive RA 0324	Directeur de l'Immobilier	10 Novembre 2009	Management de la prise en charge de la sécurité incendie en regard du parc immobilier occupé ou détenu par la SNCF
	Interne SNCF	Procédure RH 00946	Direction des Services Généraux	7 Juin 2010	Vérifications préventives des moyens et organes de sécurité incendie à la charge des COSI et CLSI des Services Généraux IDF

RPS	Interne SNCF	RG 0025	Direction de l'Architecture de l'Aménagement et des Bâtiments	28 Novembre 2002	Organisation générale de l'entreprise en matière de sécurité incendie
	Rapport DARES		Ministère du travail de l'emploi et de la santé	Décembre 2010	Les indicateurs disponibles des risques psychosociaux au travail
	Interne SNCF	RH 00970			Guide d'Evaluation des risques psychosociaux dans le document unique

Sommaire des Annexes

1- Fiche PAS 2014 Fiche n° 7 : Risque Chimique

2- Fiche PAS 2014 Fiche n° 8 : Sécurité du personnel

3- Fiche PAS 2014 Fiche n° 9 : Management risque incendie

4- Politique Santé Sécurité 2014

5- Annexes Protocole de Sécurité

6- Journée de prévention

7- Grille EvRPS alternant siège UO Est

ANNEXE 1 : FICHE PAS 2014 FICHE N° 7 : RISQUE CHIMIQUE

PAS 2014 **Fiche Action N°7**	**RISQUE CHIMIQUE**	**Activités** **Circulation Ferroviaire**

ACTION	Préventive ☒	Corrective ☒	Annuelle ☒	Pluriannuelle ☐

Responsables de l'action : **Pôles S**	**Pilotes : COSEC - DUO** **Contributeurs : DPX – Chefs de Pôle – Pôle OG - DUO**

Projets associés	PAST ☐	PAQ ☐	Régularité ☐	Projet d'entité ☐	Projet local ☐	Autre ☐

Intitulé de l'action : Améliorer la démarche risque chimique sur l'EIC LR

Objectif à atteindre : Mettre à jour l'évaluation du risque chimique dans le document unique

Etat des lieux : Le risque chimique a été intégré au document unique lors de la création de l'EIC LR mais n'a pas été mise à jour depuis. Les évaluations de risques ainsi que les notices de postes n'ont pas été mises à jour depuis 2011. La procédure d'achat des produits n'est pas entièrement respectée.

Description détaillée des actions :

1. Etablir pour chaque UTr du document unique un recensement des produits chimiques utilisés.
2. Mettre à jour la base GPTo.
3. Réaliser/mettre à jour l'Evaluation du risque chimique dans l'outil FER
4. Réalisation des notices de postes.
5. Mettre à disposition les FDS dans les postes de travail
6. Respecter la procédure d'achat pour tout produit chimique
7. Participer à la formation risque chimique

PLANIFICATION/DELAI

N°action / Mois	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1												

2												
3												
4												
5												
6												
7												

Indicateurs d'avancement :

1. Réalisation des inventaires (Cible : 100 % des inventaires réalisés au 30/04/2014)
2. Réalisation de la mise à jour (Cible : 100 % des produits sous GPTo au 30/09/2014)
3. Taux de réalisation des EVrP chimique (Cible : 100% sur l'année 2014)
4. Taux de réalisation des notices de poste (Cible : 100% au 31/12/2014)
5. Taux de mise à disposition (Cible : 100% au 31/12/2014)
6. Taux de produits achetés non conformes (Cible : 0% au 31/12/2014)
7. Taux de DPx formés (Cible : 70% au 31/12/2014)

Indicateurs de performance :

1. Base GPTo mise à jour
2. Evaluation du risque chimique mise à jour dans l'outil FER
3. Toutes les FDS et notices de poste disponibles sur les chantiers

Moyens/Investissement :	**Financement :**
Fiche établie le : 01-12-2013	**Date de mise à jour/commentaires :**

ANNEXE 2 : FICHE PAS 2014 FICHE N° 8 : SECURITE DU PERSONNEL

PAS 2014 **Fiche Action N°8**	**Sécurité du personnel professionnels**		**Risques**	**Activités** **Circulation Ferroviaire**
ACTION	Préventive ☒	Corrective ☒	Annuelle ☒	Pluriannuelle ☐
Responsables de l'action : **Pôles S**	**Pilotes : COSEC – DUO - D. de Pôle** **Contributeur : DPX - CHSCT - Médecin du travail**			

Projets associés	PAST ☐	PAQ ☐	Régularité ☐	Projet d'entité ☐	Projet local ☐	Autre ☐

Intitulé de l'action : S'améliorer en termes de prévention des risques, routier, déplacement et légionellose. Intégrer les nouvelles dispositions du décret Sécufer

Objectif à atteindre : progresser globalement sur les conditions de sécurité et santé au travail des opérateurs de l'EIC LR.

Etat des lieux : Le retour d'expérience montre que nous devons nous améliorer en termes de maîtrise du risque routier, légionellose et déplacement.

Description détaillée des actions :

1. Décliner le RH 969 « Conditions d'utilisation des véhicules en service » sur l'EIC LR.
2. Former le pilote du risque routier à la formation pour préventeur RHRHT61N
3. Décliner la campagne nationale de sécurité au niveau de l'établissement sur le thème déplacement
   1) par affichage dans les chantiers
   2) par organisation d'une rencontre entre le CPN de la DCF et une équipe de graissage
4. Parution du décret risque ferroviaire
   1) Identifier les consignes de graissage (détos) à modifier.
   2) Evaluer les risques sur les situations correspondantes
5. Risque légionellose

1) Recenser les locaux de travail équipés de douche, s'interroger sur la pertinence et la fréquence d'utilisation de celles-ci, et éventuellement interdire ceux-ci.
2) Réaliser l'entretien des locaux concernant le risque légionellose

PLANIFICATION/DELAI

N°action / Mois	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1												
2												
3.1												
3.2												
4.1												
4.2												
5.1												
5.2												

Indicateurs d'avancement :

1. Rédaction de la Consigne d'Etablissement (Cible : 30/06/2014)
2. Préventeur formé (Cible : 31/12/2014)
3. Campagne nationale de sécurité
   1) Cible : 100% des chantiers disposent de l'affiche de février à décembre
   2) Organisation de cette journée en 2014
4. Décret risque ferroviaire
   1) Liste des documents d'établissement à modifier fournie (Cible : fourniture pour le 17/01/2014)
   2) Nombre d'évaluations des risques réalisées (Cible : 100% au 30/06/2014)
5. Risque légionellose
   1) Fourniture du recensement des installations conservées (cible 31/01/2014)
   2) % d'installations de production d'eau chaude demeurant utilisées et entretenues (Cible : 100 % au 31/12/2014)

<table>
<tr><td colspan="3">Indicateurs de performance :

1. Organisation sur l’utilisation des véhicules en service mise en place
2. Risque légionellose maîtrisé</td></tr>
<tr><td colspan="2">Moyens/Investissement :</td><td>Financement :</td></tr>
<tr><td>Fiche établie le : 01-12-2013</td><td colspan="2">Date de mise à jour/commentaires :</td></tr>
</table>

ANNEXE 3 : FICHE PAS 2014 FICHE N° 9 : MANAGEMENT RISQUE INCENDIE

PAS 2014 **Fiche Action N°9**		**Sécurité Incendie**			**Activités** **Circulation Ferroviaire**	
ACTION	Préventive ☒	Corrective ☒	Annuelle ☒	Pluriannuelle ☐		
Responsables de l'action : **Pole S**		**Pilotes : COSI - DUO** **Contributeur : COSI – CLSI**				
Projets associés	PAST ☐	PAQ ☐	Régularité ☐	Projet d'entité ☐	Projet local ☐	Autre ☐
Intitulé de l'action : S'améliorer dans le management de la Sécurité incendie sur l'EIC LR						
Objectif à atteindre : METTRE EN ŒUVRE UN MANAGEMENT DE LA SECURITE INCENDIE PERFORMANT						

Etat des lieux :

Le Management de la Sécurité Incendie est déjà présent sur l'EIC LR mais nécessite d'être améliorer concernant la tenue des registres, le suivi des vérifications réglementaires et la traçabilité des contrôles réalisés par les CLSI et le COSI

Description détaillée des actions :

1. Mise en place des registres incendie DCF dans les bâtiments où le DET EIC est RSI.
2. Réalisation d'1 KN1 par an et par site où le DET EIC est RSI saisi dans PDVi (après mise en place du registre DCF)
3. Réalisation d'1 visite / trimestre par site où le DET EIC est RSI et tracée dans le registre incendie
4. Réalisation d'1 KN2 par an sur 50% des sites où le DET EIC est RSI
5. Suivi de l'émargement du registre des bâtiments où le DET EIC est RSI concernant les vérifications règlementaires et demande d'attestation en cas de non émargement
6. Décliner le document national DCF par la mise à jour du document d'établissement

PLANIFICATION/DELAI												
N°action / Mois	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1												
2												
3												
4												
5												
6												

Indicateurs d'avancement :

1. % de registres mis en place (Cible : 100% au 31/12/2014)
2. % de KN1 de réalisés (Cible : 100% au 31/12/2014)
3. % de visites réalisées et amorties (Cible : 100% au 31/12/2014)
4. % de KN2 réalisés (Cible : 100% au 31/12/2014)
5. % de registres conformes (Cible : 100% au 31/12/2014)
6. Consigne déclinée (Cible : 100% au 31/12/2014)

Indicateurs de performance :

Evaluation du niveau de la Sécurité Incendie par KN2 (Cible : S au 2ème semestre 2014)

Moyens/Investissement : **Néant**	**Financement :** **Néant**
Fiche établie le : 01-12-2013	**Date de mise à jour/commentaires : 01/12/2013**

ANNEXE 4 : POLITIQUE SANTE SECURITE 2014

ETABLISSEMENT INFRA CIRCULATION Languedoc Roussillon

ETABLISSEMENT INFRA CIRCULATION LANGUEDOC-ROUSSILLON
4 rue Catalan - BP 1242
34011 Montpellier Cedex 1

Politique Santé et Sécurité au travail 2014 de l'EIC LR

En tant que Directrice de l'Etablissement Infra Circulation Languedoc Roussillon, je suis garante de l'application des réglementations en matière de Santé et Sécurité au Travail. Avec l'appui des Dirigeants d'Unités Opérationnelles, des CHSCT, des médecins du travail, de l'Action Sociale, et des différents préventeurs (GPRAT, ASFP, Moniteur PRAP, COSEC, Experts,.....) je m'engage à mettre en œuvre une politique performante ainsi que les actions et moyens nécessaires en vue de préserver la santé et l'intégrité physique et mentale de l'ensemble des travailleurs de l'Etablissement.

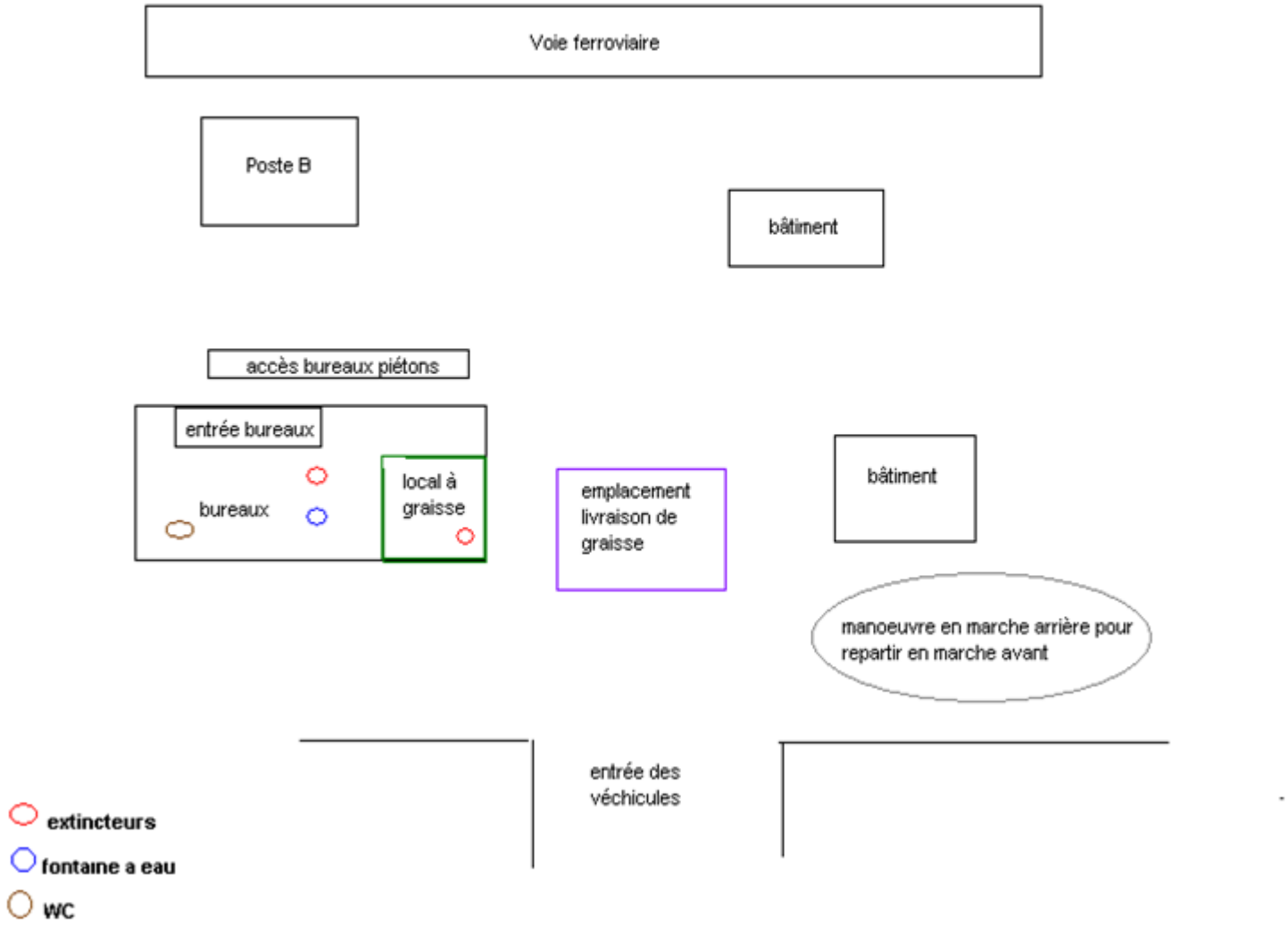
En 2013, l'implication de tous, a permis de progresser dans le domaine de la santé et Sécurité au Travail, ce qui se traduit concrètement par le nombre d'accidents du travail le plus faible qu'ait connu l'EIC LR depuis sa création malgré une augmentation du nombre d'accidents de trajet.
Le risque psycho social a été pris en compte et intégré au Document Unique de l'EIC LR. Un moniteur technique gestuelle et activité physique a été formé et a commencé à exercer. Le plan d'action pénibilité a également été décliné sur l'EIC LR. Bien que pluriannuel, ce plan comporte des actions déjà réalisées, comme l'intervention de l'ergonome de la DCF dans le cadre de l'adaptation et l'aménagement de certains postes de travail.

Pour 2014, l'EIC LR s'engage à :

- Faire du document unique un véritable outil de management de la santé et de la sécurité au travail :
  - en y complétant l'évaluation du risque psycho social et en définissant les plans d'action inhérents aux risques identifiés.
  - en vérifiant dans le cadre de la révision annuelle du document la pertinence et la cohérence des cotations des autres risques ainsi que la poursuite de l'avancement des plans d'action définis.
  - en finalisant le processus d'identification et de maîtrise du risque chimique
- Mettre en qualité l'utilisation de véhicules routiers mis à disposition pour les besoins du service.
- Décliner les modifications liées à la parution du décret risque ferroviaire
- Maîtriser le risque légionellose dans nos locaux
- Décliner le référentiel DCF pour la mise en œuvre d'un management performant de la Sécurité Incendie

Catherine MARTEL
Directrice de l'Etablissement

ANNEXE 5 : PROTOCOLE DE SECURITE



A- PROTOCOLE DE SECURITE

Consigne de sécurité en cas d'accident

En cas d'accident grave, le témoin doit: garder son calme

➔ **PROTEGER** la victime

➔ Supprimer LE ou LES RISQUES ayant provoqués l'ACCIDENT

➔ Appeler ou faire appeler le 15 (téléphone le plus proche: bureau)

➔ Lieu: Rue Victor Roger 34 070 Montpellier

➔ La NATURE de l'accident

➔ Le NOMBRE de victime

➔ L'ETAT de la ou des victimes

➔ **Ne raccrochez pas le premier**

15

Envoyer une personne à l'entrée pour guider les secours

➔ Gestes de premiers secours

B- PROTOCOLE DE SECURITE

Consigne de sécurité en cas d'incendie

En d'**INCENDIE**, le témoin doit: **garder son calme**

→EVITER LA PROPAGATION DE L'INCENDIE

⇨ En coupant les alimentations combustibles

⇨ En éloignant sans risques les produits inflammables et explosifs

⇨ En supprimant les arrivées d'air (ventilation…)

→ Appeler ou faire appeler le 18 ou 112 (portable)

→ Lieu: Rue Victor ROGER 34 070 Montpellier

→Nom et prénom de l'agent

→Numéro de téléphone

→NATURE et ORIGINE de l'incendie

→Nombre de victime

→Risque complémentaire

→ **Ne raccrochez pas le premier**

→Envoyer une personne à l'entrée pour guider les secours

18

112

→Attaquez le foyer au moyen d'extincteurs sans prendre de risque, et en respectant les précautions d'utilisations préconisées pour chaque extincteurs

→Dans le cas de fumée importante, baissez vous l'air frais est prés du sol

→Si l'ordre d'évacuer est donnée

⇨ Rester calme

⇨ Fermer porte et fenêtre

⇨ Dirigez-vous au point de rassemblement

C- PROTOCOLE DE SECURITE

Consigne de sécurité en cas de déversement accidentel

En cas de déversement accidentel d'un produit

➔ **SE PROTEGER**

⇨Se munir des EPI habituels (gants)

➔ **Sécuriser la zone**

➔ **ALERTE**

Si les quantités sont importantes, prévenir l'Assistant DPx **Pierre REIGNAUD** au

06.01.02.24.20

➔ **EVITER LA PROPAGATION DU PRODUIT**

-En appliquant des produits absorbants

- En arrêtant à la source le déversement du produit

-Évacuer les produits absorbants dans des conteneurs prévus à cet effet.

ANNEXE 6 : JOURNEE DE PREVENTION[1]

ETABLISSEMENT INFRA CIRCULATION
LANGUEDOC ROUSSILLON

SNCF

26 Novembre 2013
Journée de prévention
« Gestes et Postures & Sommeil, Bien Être, Performance »

Le 26 Novembre 2013 la Médecine du Travail et l'UO INFRA EST organisent un forum sur les thématiques :

- Prévention des Risques Gestes et Postures par Laurent Brilleau (moniteur PRAP)
- Sensibilisation des Risques liés au Sommeil par Françoise Delbreil (infirmière)

De 8h30 à 12h00 Salle de la RMUO et ancien bureau DPx de Nîmes Circulatio

Programme :

- 8h30/9h00 : Espace accueil
  - Petit déjeuner
  - Présentation de la journée par Alexandre MORONI (alternant en prévention des risques professionnels).

L'organisation retenue est la suivante : Répartition des participants en 2 groupes

- 9h00/10h30 :

  Groupe 1 → Animations et ateliers sur les **Risques Gestes et postures**
  Groupe 2 → Sensibilisation et discutions autour du **Sommeil**

- 10h30 : Les Groupes changent d'atelier

- 12h00 : Fin des ateliers

[1] C'est l'étudiante en alternance assistance organisation des ressources humaines qui a créé le flyer.

ANNEXE 7 : GRILLE D'EVALUATION RPS

SNCF	Version 3 définitive juillet 2012 avec guide méthodologique (RH 0970)	EVALUATION DES FACTEURS DE RISQUES PSYCHOSOCIAUX A PRIORI SUR LES UNITES DE TRAVAIL (UTR)	Date de l'évaluation :	Unité de travail (UTR) :	Equipe : *à indiquer*

CRITERES D'EVALUATION	Questions	GRILLE DE COTATION DE LA FREQUENCE D'EXPOSITION DU RISQUE facteur d'exposition (E) Analyser l'impact sur le collectif de travail, sur la qualité du travail, sur la santé, la sécurité, la production..				Résultat COTATION a priori	Observations lors de l'analyse *on explique et justifie le contexte, les mesures en fonction de la spécificité du métier*	Mesures de prévention existantes	Mesures de prévention proposées
ORGANISATION									
1 - Charge de travail	La charge du poste de travail nécessite t-elle de poursuivre le travail au-delà des horaires prévus ?	**Jamais/Très rarement** (quelque fois par an) Note = 0	**Occasionnellement** (quelques fois par mois) Note = 1	**Fréquemment** (quelques fois par semaine) Note = 2	**En permanence** (tous les jours) Note = 3	0	le planning est organisé en fonction de la charge de travail		
2 - Charge de travail	Les missions du poste de travail sont-elles suffisantes pour occuper la journée de travail ?	**Jamais** Note = 3	**Occasionnellement** Note = 2	**Fréquemment** Note = 1	**En permanence** Note = 0	0			
3 - Charge de travail	La charge de travail est-elle répartie de façon homogène ?	**Jamais/Très rarement** (environ une fois par an) Note = 3	**Occasionnellement** (environ une fois par mois) Note = 2	**Fréquemment** (environ une fois par semaine) Note = 1	**En permanence** (tous les jours) Note = 0	1	Gère ses journées en fonction de la charge de travail. Il peut y avoir des aléas et des priorités à gérer.		
4- Pression temporelle	Le poste fait-il l'objet de tâches simultanées ?	**Jamais/Très rarement** (environ une fois par an) Note = 0	**Occasionnellement** (environ une fois par mois) Note = 1	**Fréquemment** (environ une fois par semaine) Note = 2	**En permanence** (tous les jours) Note =3	3	A minimiser. Utilisation du téléphone et de l'ordinateur en simultané.	☐ Gestion des priorités ☐ Etude de faisabilité des travaux et programmation par le MTE de l'UO ☐ Appel au N + 1 si incident lourd ☐ journée ☐ Appel de l'astreinte ☐ Postes soumis à psycho « arrêté	
5 - Pression temporelle	Dans le poste, les agents sont-ils interrompus pour faire autre chose ?	**Jamais/Très rarement** (environ une fois par an) Note = 0	**Occasionnellement** (environ une fois par mois) Note = 1	**Fréquemment** (environ une fois par semaine) Note = 2	**En permanence** (tous les jours) Note =3	3	Répondre aux questions des DPX, du COSEC et du DUO	☐ Postes soumis a psycho arrêté aptitude ☐ voir avec médecine du travail ☐ Gestion des priorités ☐ Formation au risque « rupture de séquence » (en S9 par exemple). ☐ Si nécessaire : étude sur la conception du poste de travail et des outils de communication	
6 - Pression temporelle	L'activitée exercée au poste de travail permet-elle d'interrompre son travail ?	**Jamais** Note = 3	**Occasionnellement** Note = 2	**Fréquemment** Note = 1	**A la demande** Note = 0	0	A la demande	☐ Gestion des priorités ☐ Respect du RH 077	
7 -Moyens à disposition	L'organisation et les moyens alloués au poste de travail sont-ils suffisants pour réaliser le travail prévu ?	**Jamais/Très rarement** (environ une fois par an) Note = 3	**Occasionnellement** (environ une fois par mois) Note = 2	**Fréquemment** (environ une fois par semaine) Note = 1	**En permanence** (tous les jours) Note =0	0			

Listes des contacts et personnes ressources

Nom Prénom	Spécialité	E-mail / Téléphone
Nicolas SALIBA	Tuteur professionnel Dirigeant d'Unité Opérationnelle	nicolas.saliba@sncf.fr 06.22.68.04.51
Laurence WEIL	Directrice de l'école Sécurité Environnement Qualité Tutrice enseignante	Laurence.weil@univ-montp1.fr
Laura Di-Costanzo	Enseignante de la formation Master de l'ESEQ.	Laura.di-costanzo@univ-montp1.fr
Ecole Sécurité Environnement	Formation scolaire	eseq@univ-montp1.fr 04.34.43.25.90

Tables des Matières

Remerciements 4

Sommaire 5

Abréviations 6

Préambule 7

Introduction 8

1- De la SNCF au poste d'alternant « maîtrise des risques professionnels » au sein de l'UO Est EIC LR. 9

1.1- Société Nationale des Chemins de Fer : SNCF 9

1.1.1- Historique 9

1.1.2- Contexte actuel 11

1.2- L'Etablissement Infrastructure Circulation (EIC) 12

1.2.1- Etablissement Infra Circulation (EIC) Languedoc Roussillon 13

1.2.2- L'UO Est EIC LR 16

1.3- Le système de santé et sécurité au travail au sein de l'EIC 19

1.4- Analyse de la demande 20

2 Plan d'Action Sécurité 2014 25

2.1- Le risque chimique 25

2.1.1- Présentation de la démarche 25

2.1.2- Difficultés rencontrées 26

2.1.3 Analyse et résultats 27

2.1.4 Compétences acquises 29

2.2 Management du risque incendie. 30

2.2.1- Présentation de la démarche 30

2.2.2 Difficultés rencontrées..... 32

2.2.3 Avancement et résultats..... 32

2.2.4 Conclusion personnelle..... 34

2.3- Sécurité du personnel de l'activité de graissage par rapport aux risques ferroviaires. 35

2.3.1 Présentation de l'activité 35

2.3.2 La demande..... 40

2.3.2 La Méthode ITAMAMI..... 41

2.3.3 Le lien entre activités et ses conséquences sur la performance 53

2.3.4 Propositions d'améliorations..... 54

2.3.5- Conclusion personnelle 57

3- Missions Annexes..... 57

3.1- Protocole de Sécurité 57

3.1.1 Présentation de la démarche..... 58

3.1.2 Avancement et Résultats 58

3.1.3 Conclusion personnelle..... 59

3.2 Journée de Prévention..... 59

3.2.1 Présentation de la démarche..... 59

3.2.2- Difficultés rencontrées 60

3.2.3 Avancement et résultats..... 60

3.2.4 Conclusion personnelle..... 62

3.3 Analyse de l'évaluation des risques psychosociaux : Analyse EvRPS 62

3.3.1 Présentation de la démarche..... 63

3.3.2 Difficultés rencontrées..... 64

3.3.3 Avancement et résultats..... 64

3.3.4 Conclusion personnelle..... 65

Conclusion 66

Recherches Bibliographies 67

Sommaire des Annexes 72

Listes des contacts et personnes ressources 88

Table des illustrations

Figure 1 : structure de l'EIC LR 14
Figure 2: Les UO "Ouest" et "Est" de la région Languedoc Roussillon 15
Figure 3: Les secteurs de l'UO Est 16
Figure 4:L'organigramme du siège de l'EIC LR UO Est 18
Figure 5: Recensement des produits chimiques 28
Figure 6: Exemple d'un sommaire d'un registre incendie 33
Figure 7: Composition d'une aiguille 35
Figure 8: Un coussin graissé 36
Figure 9: Un détonateur 37
Figure 10: Une cartouche à broche 37
Figure 11: Modalités de réalisation d'une protection demandée par DPGR sur une voie 38

Ce rapport définit les principales activités et missions confiées lors de ma première année d'apprentissage réalisée au sein de l'UO Est de l'Etablissement Infra Circulation du Languedoc Roussillon.

Cette année d'apprentissage a principalement été dédié à l'évaluation et à la formalisation des risques professionnels.

Il vous sera donc expliqué tout au long de ce rapport la présentation de ma structure d'accueil ainsi que les démarches entreprises, les difficultés rencontrés, l'avancement des résultats et les compétences acquises de mes différentes missions.

A la fois assigné au risque chimique, au management du risque incendie, aux risques psychosociaux, ou encore à la sécurité du personnel, le poste d'alternant en prévention des risques professionnels au sein de l'Unité Opérationnelle Est a été très enrichissant tant sur le plan personnel que professionnel.