



PROGRAMME ANNUEL DE PREVENTION ET D'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL BILAN 2019

La création du Programme Annuel de Prévention et d'Amélioration des Conditions de Travail est l'étape qui succède logiquement à celle du Document Unique. Le PAPACT doit être pris en compte comme une feuille de route permettant à tous les acteurs de la prévention d'avoir la même vision et d'agir de manière cohérente et efficace sur un ensemble de mesures définies au préalable, grâce, notamment, aux travaux des Commissions Locales dont le rôle est de faire remonter les actions nécessaires et souhaitables.

Ce document doit être le plus complet possible, comporter des informations précises et claires sur les mesures de prévention. Il doit s'articuler sur des objectifs opérationnels et un planning de mise en œuvre des diverses mesures. En plus de définir une liste des référents en charge des actions à mener, il doit évidemment définir un budget chiffré le plus ajusté possible à sa réalisation.

La présentation de ce document est donc l'heureuse occasion d'entamer un dialogue avec la Direction sur la prévention et l'amélioration des conditions de travail au sein de Fret SNCF. C'est à ce titre qu'interviennent **les membres de la CC-SSCT dont la mission est de définir la priorité des mesures et de fixer d'autres axes d'améliorations alternatifs ou supplémentaires.**

La construction du PAPACT doit permettre de définir un cadre et d'engager une méthodologie claire car c'est par ce document que les élus du CSE pourront jauger la hauteur des engagements de la Direction et juger si les budgets ont été correctement consacrés aux mesures de prévention et à l'amélioration des conditions de vie au travail.

En ce qui concerne le PAPACT 2019 (dont le bilan a été voté avec du retard le 18 décembre 2020 !), on ne peut que constater qu'il a été mis en œuvre et suivi dans de mauvaises conditions qu'on peut imputer à des origines diverses. D'une part, la modification du fonctionnement des instances a entraîné la disparition des CHSCT et donc des problèmes pour créer et assembler le tout de manière efficace. D'autre part, la pandémie a empêché les divers acteurs d'intervenir dans des délais acceptables.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, **il apparait capital de donner aux futurs PAPACT un socle solide et un cadre commun de référence**. Le PAPACT ne doit pas se présenter comme une succession d'opérations dans un simple tableau. Il est essentiel de détailler les mesures afin que tous les acteurs du Fret puissent l'appliquer dans les délais impartis.

Il est nécessaire de faire remonter toutes les données travaillées en local et de s'assurer que toutes les Usines œuvrent avec le même esprit afin de ne pas engendrer de disparité de traitement.

Il faut redéfinir clairement la gestion du budget QVT (Qualité de Vie au Travail), suivre ledit budget et ainsi s'assurer qu'il est justement utilisé. On remarque malheureusement que c'est loin d'être le cas...

En conclusion, quand on observe le bilan du PAPACT, on constate tristement qu'il est urgent de repenser la mise en œuvre et le pilotage de ce document afin de lui redonner un sens et une vraie utilité pour le bien de tous les agents.

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