



CSE
HEXAFRET



Bulletin n° 90

LES INFOS CSE

Novembre 2025

LA VALSE DES PROJETS HEXAFRET

Les affaires reprennent. Malgré l'arrivée prochaine de l'hiver, les projets continuent de joyeusement éclore. Voici un petit florilège des mises en place sur le secteur d'Hexafret.

CHAUSSURES ET ADC : LES DEUX FONT LA PAIRE ?

Le dossier dotation de chaussures adaptées aux conducteurs arrive à son terme. Sans vouloir exagérer ni faire de mauvais esprit, c'est un peu le serpent de mer de fret sncf, puis d'hexafret, depuis des années. Même si la direction situe le début des hostilités en 2021, les premiers travaux ont en réalité débuté discrètement il y a une dizaine d'années, par petites touches successives. Pour résumer ou caricaturer, on pourrait avancer que les conducteurs n'en veulent pas, mais ce ne serait pas tout à fait vrai. Il semble plutôt qu'il subsiste une incompréhension, car la différence entre chaussures adaptées et chaussures de sécurité est souvent mal comprise, surtout dans les métiers où les risques varient selon les situations, comme pour les conducteurs de train.

Que dit le Code du travail sur le sujet ?

Le port de chaussures de sécurité est une obligation issue de l'article R.4321-1 ainsi que des règles internes des entreprises ferroviaires. Cette mesure vise à prévenir les risques d'accidents lors des déplacements sur les quais, dans les dépôts ou les zones techniques. Les agents peuvent en effet être exposés à des sols glissants, à des objets lourds, ou encore à des risques de choc et d'écrasement lors de certaines interventions. Les chaussures de sécurité assurent une protection efficace du pied, tout en garantissant confort, adhérence et stabilité. Elles contribuent à la sécurité individuelle, à la prévention des arrêts de travail et à la fiabilité du service ferroviaire.

En pratique, **pour les conducteurs de train, il semble nécessaire et suffisant de s'équiper de chaussures de travail adaptées**, fermées, stables et antidérapantes. Nous profitons de ce sujet pour rappeler à la direction qu'il est également important d'équiper les agents sol de chaussures de sécurité adaptées à



FRET

cse.fret@unsa-ferroviaire.org

leurs tâches, répondant à des critères satisfaisants de qualité, de légèreté et de confort. Pendant trop longtemps, les opérateurs du Fret ont dû se contenter de chaussures premier prix inconfortables, moins pratiques qu'une paire de chaussures de marche Décathlon bas de gamme. Nous ne commenterons pas le volet esthétique, car il s'agit d'un aspect subjectif qui varie selon les individus. Pour les futures dotations ADC, il faut toutefois reconnaître que l'entreprise a fourni un panel de modèles divers et variés pour les tests.

NETTOYAGE DES ENGINS MOTEURS : COUP DE POING SUR LA SALETÉ ?

Voilà qu'arrive un joli projet de Nettoyage du Matériel Roulant (NMR). Piloté par la Direction du Matériel Roulant, ce dispositif a pour objectif de garantir un niveau constant de propreté des engins moteurs, tout en assurant une meilleure coordination entre les différents acteurs : la Direction du Matériel, les équipes locales des zones régionales, les surveillants de dépôt, les agents de conduite, et bien sûr les prestataires de nettoyage. Il faut avouer que, si l'état des cabines a connu un bref regain de propreté forcé par les mesures sanitaires liées à la pandémie, on constate de nouveau le retour des cabines sales, des vitres non nettoyées, et plus globalement un manque de suivi et de traçabilité des opérations de nettoyage. C'est pour répondre à ces difficultés qu'un cadre de fonctionnement renforcé a été mis en place. **La direction a mobilisé la « grosse artillerie »** : trois types de nettoyage et des opérations dites « coup de poing ». Le tout est encadré par un suivi renforcé digne d'un transport de fonds.

Le projet NMR met en avant une organisation bien structurée, avec des processus détaillés et une hiérarchie claire. Un peu trop claire pour être honnête, même. Par expérience, on peut avancer que la complexité de l'organisation, liée à la multiplicité des outils de gestion, générera un écart significatif entre la planification des opérations et leur exécution. Effectivement, les nombreuses interactions entre les acteurs rendent la coordination moins lisible et engendrent un suivi peu fiable, avec des responsabilités diluées. On note aussi que les contrôles de nettoyage sont ponctuels et que leur traçabilité reste aléatoire. La qualité du nettoyage dépendra du niveau de formation du personnel à cette procédure. Enfin, la notion d'opération « coup de poing » illustre les limites d'une organisation qui ne prend pas suffisamment en compte la charge réelle de travail et la difficulté à faire appliquer les opérations sur des sites variés. Il est urgent de se donner les moyens économiques et organisationnels de renforcer le suivi. La sous-traitance et les passages de plus en plus rares par la case dépôt sont des freins à un nettoyage de qualité. Un modèle simplifié et vraiment structuré permettrait de garantir une propreté durable et uniforme de tous les engins.

La vérité, c'est que le projet NMR se présente avec une telle complexité d'opérations et d'intervenants qu'on ne peut que constater qu'Hexafret n'a pas totalement la maîtrise de la propreté de ses engins moteurs et ne semble pas en passe d'y remédier.

NOUVELLE CALE ANTI-DÉRIVE : SUCCÈS ÉCRASANT ?

La direction va mettre en place 1 500 cales antidérive de nouvelle génération destinées à limiter les déraillements. Le modèle développé pour Hexafret est de couleur orange, numéroté, équipé d'une lame de sécurité et valorisé à 200 euros l'unité. Le projet mis en place semble structuré, et les divers prototypes ont été testés en laboratoire et sur le terrain. Les opérateurs concernés par les tests ont fait des remarques afin d'intégrer les contraintes liées à leur utilisation quotidienne. Nous saluons l'engagement de la direction dans la réduction des risques de déraillement, afin de renforcer la sécurité tout en limitant les conséquences économiques pour Hexafret.

Cependant, nous souhaitons attirer l'attention sur plusieurs points importants. Le nouveau modèle de cale antidérive est plus lourd que le précédent, passant de 4 à 5 kg, avec une ergonomie modifiée. Cette évolution implique une attention renforcée sur les gestes et postures des opérateurs. Il est

nécessaire de former les agents à la maîtrise de cette nouvelle procédure, en garantissant une manipulation sécurisée de ce nouvel outil.

Bien que les tests sur un semestre aient été concluants, il est indispensable de maintenir une veille active pour identifier les risques et vérifier la pertinence de l'utilisation de la cale sur l'ensemble des sites et dans toutes les situations de chantier. Dernier point : une lame cassée condamne la cale à être retirée. Il est essentiel de préciser aux agents qu'une cale cassée ne donnera pas lieu à une enquête disciplinaire.

En conclusion, ce projet représente une avancée technique notable dans le domaine de la sécurité ferroviaire, mais sa réussite dépendra de la qualité de la formation, du suivi post-déploiement et de l'accompagnement des opérateurs dans la prise en main du nouveau matériel. Nous insistons sur la nécessité d'une vigilance continue afin que la sécurité du personnel soit la plus complète possible.

ARRÊTS DE TRAVAIL ET MALADIES PROFESSIONNELLES

Pour résumer, pour 2025, même si le taux de gravité reste globalement stable par rapport à 2024, le taux de fréquence des accidents est préoccupant, avec une hausse significative de 5,5 % par rapport à l'exercice précédent. Sans surprise, et presque avec lassitude, les accidents de plain-pied occupent toujours le haut du classement en termes de jours d'arrêt. Ils augmentent malgré les actions correctives de la direction, et on ne peut que s'interroger sur le processus de la transmission et remontée de l'information.

On constate également que les travailleurs les plus touchés se répartissent en deux catégories : les plus jeunes, avec moins de cinq ans d'expérience, et les plus expérimentés, avec une ancienneté comprise entre vingt et vingt-cinq ans. Ces données suggèrent qu'il est nécessaire de concentrer les efforts sur les formations de base et de mettre en place un suivi spécifique selon l'ancienneté.

Le suivi des incidents est partiellement satisfaisant, mais encore perfectible : près de 80 % des rapports d'accidents ou de quasi-accidents (RAQA) sont traités et clôturés, ce qui laisse une marge d'amélioration pour garantir la traçabilité et la réactivité. Les données fournies indiquent que le nombre de maladies professionnelles déclarées et reconnues est en diminution, mais elles ne couvrent que le premier semestre 2025 et doivent donc être interprétées avec prudence.

En conclusion, rien de neuf sous le soleil : l'accidentologie à Hexafret demeure préoccupante malgré les actions correctives mises en place. Il est urgent de renforcer les formations ciblées afin de réduire significativement les conséquences des arrêts de travail et des maladies professionnelles.

ÉVOLUTION DE LA RAT VERS LA VCT

La production Hexafret est une nouvelle fois sommée d'adapter son organisation au nom des exigences des Spécifications Techniques d'Interopérabilité. Les fameuses STI, ces normes européennes qui imposent des règles communes à toutes les entreprises ferroviaires opérant en Europe. Nous avons encore fraîchement en mémoire la transformation des tâches essentielles en tâches critiques de sécurité, mais aussi la réduction des exigences concernant l'aptitude médicale des agents de conduite. La volonté de l'Europe d'harmoniser pourrait répondre à une logique évidente et être considérée comme un objectif louable. Malheureusement, dans les faits, on ne peut que constater que l'harmonisation affichée se décline finalement en simplifications à outrance des processus en lien avec la sécurité.

Aussi, les volontés européennes d'une concurrence la plus féroce possible auront pour conséquence la possibilité d'offrir à des entreprises ferroviaires peu regardantes d'avoir, à moindre coût et moindre contrainte, la possibilité de se développer avec une moindre sécurité. Après ce constat global et les craintes associées concernant la mise en œuvre des Visites de Conformité des Trains (VCT), qui



FRET

cse.fret@unsa-ferroviaire.org

viendront remplacer les Reconnaissances d'Aptitudes au Transport (RAT), elles interrogent sur de nombreux points :

- Des travaux collaboratifs préalables ont été initiés, mais quelle a été la méthodologie des groupes de travail réalisés au sein d'Hexafret ? Cela restera obscur, tout comme le choix d'une mise en place progressive et en deux temps. Ces options laissent envisager une période hybride qui va rendre difficile la compréhension des clients, qui verront des conditions d'expédition différentes selon le degré d'habilitation de l'opérateur Fret en service.
- La technicité et la visibilité des vérifications sur les bandes de roulement posent aussi question. Les contrôles ajoutés engendrent de nouvelles postures ou positionnements de l'OPF sans les mesures de protection dans lesquelles opèrent les contrôleurs Annexe 9 (la question centrale de la sécurité de l'opérateur n'est pas présentée comme réévaluée).
- Notre dernier questionnaire, mais certainement pas le moindre, concerne les temps opératoires supplémentaires induits : aucun élément n'est avancé. Comment envisager la sécurité, la régularité et la conformité des roulements sans une évaluation temporelle ?

Cette dernière interrogation, tout comme les précédentes, mérite bien entendu des réponses. Nous regrettons un manque cruel d'information. Ce sujet de sécurité ferroviaire mériterait selon nous un meilleur traitement qu'une information minimaliste donnée **aux représentants du personnel** uniquement par obligation.

CHANGEMENT DE NOM DES USINES HEXAFRET

Depuis deux décennies, et après les années particulièrement indigestes de 2023 et 2024, on peut affirmer sans trop de risque que les salariés du fret façon SNCF ont régulièrement eu droit à des « plats » bien épicés, souvent composés de réorganisations et de projets autodestructeurs aux conséquences lourdes. En somme, tout le monde a dégusté... mais pas vraiment dans le sens gastronomique du terme. Mais cette fois, un peu de légèreté est enfin au menu, avec le changement de noms des entités de production. Une rare mise à jour sans impact humain ni répercussion organisationnelle profonde — autant en profiter !

Pour résumer, exit les usines et les ateliers. On revient finalement aux appellations en cours à la SNCF (unités opérationnelles et régions). Ce changement est juste une rationalisation issue des années 90 et de la fin des errances des dirigeants de FRET SNCF qui voulaient marquer depuis 2020 une rupture avec le passage en SAS. Ce qui est assez ironique, c'est de remettre Hexafret en ligne avec le reste de la SNCF alors que le fret vient de quitter le groupe public ferroviaire du même nom. Comme on dit : c'est dans les vieux pots qu'on fait les meilleures soupes.

On en viendrait presque à se demander si cette modification anodine ne cache pas la préparation d'un plat plus relevé. Malgré cette petite méfiance, savourons ce moment rare : celui d'un dossier d'une réorganisation sans conséquences directes sur le quotidien des cheminots... ou presque. On aura une pensée émue pour les gestionnaires de documentation, condamnés à remettre le couvert après avoir déjà passé des semaines à corriger le nom de l'entreprise dans tous les référentiels. Pour les autres salariés d'Hexafret, la note est plus douce : quelques ajustements auront été nécessaires : signature Outlook, profil LinkedIn, ou peut-être un rectif au CV pour ceux qui envisagent de changer de « crèmerie ».

Sur le fond, nous partageons les motivations de changement avancées : les appellations précédentes (usines/ateliers) manquaient de cohérence avec la réalité du terrain et ne renvoyaient pas l'image souhaitée. Abandonner ces dénominations issues d'une précédente « tambouille » n'était donc pas une mauvaise chose. Notre attachement à l'entreprise mère, forte de ses décennies d'existence, reste intact. Ses recettes ont fait leurs preuves et ont créé un équilibre qu'il serait imprudent de bousculer. Mais il ne faut pas céder à la gourmandise excessive du changement : inutile de rogner sur ce qui fonctionne. Au risque, sinon, de voir la moutarde monter au nez des cheminots... et de leurs représentants.



FRET

cse.fret@unsa-ferroviaire.org