

## **Accident BMS 2018**

**En 2018, le BMS CONF à eu un accident qui aurait pu entrainer la mort.**



**Chaque accident doit faire l'objet d'une enquête par le GMS présenté en CHSCT (instance où siègent vos représentants et les élus).**

**Cette accident à fait l'objet d'une simple analyse interne traité dans le Document Unique présenté à la zone...**

**Pour la CGT, l'entretien et l'embarcation semblent être la cause principale qui n'est pas traitée, ou trop peu.**

**Préconisations inadaptées, insuffisantes ou inexistantes, erreurs dans les faits... le plagia d'enquête présenté est bâclé !**

**La CGT veille à ta sécurité, elle est seule à demander à (re)faire cette enquête... par le GMS.**

**La Santé et la Sécurité ne doivent pas passer après l'image du SDMIS**

**Tu trouveras ci-dessous l'extrait des échanges en CHSCT.**



**Monsieur DARCISSAC (CGT).**- Il s'agit effectivement d'un accident de bateau dont nous avons fait la demande de retour puisque cet accident n'apparaissait pas en enquête du GMS dans le rapport qui nous avait été présenté, ni dans le précédent, ce qui avait soulevé un peu notre interrogation.

Dans ce rapport annuel, vous nous faites le retour de cette enquête. Pour rappel, il s'agit d'un accident qui aurait pu entraîner la mort, le responsable de la spécialité nautique l'a également affirmé.

C'est un accident qui a été causé par une avarie moteur. Les actions ne permettent pas de réelle prise en compte de la cause. Il y a quatre actions.

Les actions 1 et 2, si elles semblent nécessaires, on ne critique pas cela, ne répondent pas à la problématique effective de l'accident.

Concernant l'action 3, aucune des deux préconisations n'est aujourd'hui faite. La solution de modification de matériels n'est pas appliquée, mais peut-être que c'est dû à une impossibilité technique et le marquage n'est pas efficace concernant notamment certaines missions, récupération de corps ou sauvetage, ni d'ailleurs pour certaines équipes nautiques comme les équipes spécialisées de plongée, notamment à cause du matériel. Cet aspect n'est d'ailleurs pas pris en compte, cela pourrait être une circonstance aggravante. Je parle du matériel. En effet, cet accident a eu lieu lors d'un entraînement SAV, sauvetage aquatique de surface, et donc sans matériel, ni ajout du matériel de plongée, aurait pu dramatique. Il faut savoir que les plongeurs utilisent la même embarcation.

Concernant l'action 4 et la diffusion de la vidéo, on aimerait savoir où elle en est. Les FMPA COD4 sont faites tous les trois ans et il paraîtrait qu'elles vont passer à cinq ans, donc cela fait un peu tomber à l'eau, si je peux me permettre, l'action 4.

Plus concrètement sur l'accident, les dysfonctionnements hydrauliques qui ont entraîné l'accident avaient été signalés en amont et dans le résultat de ce que vous nous présentez, cela n'apparaît pas. À la suite de cet accident, l'embarcation a fait l'objet de maintenances qui ont été inefficaces puisqu'elle est repartie deux fois aux services techniques entraînant une indisponibilité du vecteur nautique.

Cette enquête n'apparaît pas dans les enquêtes GMS présentées dans le rapport annuel. C'est une enquête interne à la spécialité, faite par un échange de mails. Elle présente des erreurs notables, à savoir qu'il est indiqué par exemple que les deux agents tombés à l'eau n'ont pas été blessés. C'est faux. Le conducteur COD4 qui a été éjecté a subi des douleurs cervicales avec des fourmillements et impossibilité de mouvements entraînant un arrêt de travail de 21 jours.

Nous demandons que l'enquête soit refaite, puisque l'accident aurait pu entraîner la mort et que l'on va devant des accidents multiples qui pourraient être dramatiques, et que ce soit une enquête CHSCT avec les représentants du personnel afin de trouver de vraies solutions à cette problématique d'embarcation.

J'ai fini sur l'enquête bateau. On en a terminé avec nos remarques et nos questions.

**Contrôleur général DELAIGUE.**- Merci pour ces éléments.

Est-ce qu'il y a d'autres observations des autres organisations syndicales ? (*Non*)

**Colonel Alain COLLOT.**- Je vais apporter des éléments de réponse par rapport aux questions que vous avez posées. En ce qui concerne cet accident nautique et embarcation plongeurs qui fait l'objet de votre courrier du 16 avril 2020, il a bien été analysé dans le cadre d'une émanation du CHSCT qui est mon groupe d'analyse des accidents du travail avec arrêt et donc le groupe péri-opérationnel auquel les organisations syndicales participent, avec des préconisations qui ont été prises en compte par le GMS et transmises au service concerné. Bien entendu, on verra avec le GMS comment toutes ces préconisations auront été prises en compte et suivies d'effets.

*[propos page 27 hors sujet]*

**Monsieur DARCISSAC (CGT).**- Avant de passer au vote, sur l'enquête bateau j'ai bien entendu la réponse du colonel COLLOT sur l'enquête qui avait été faite, mais étant donné qu'elle est inexacte et que les actions ne sont inapplicables, est-ce que l'on ne ferait pas passer cette enquête au niveau supérieur en la refaisant au niveau du CHSCT ? C'est quand même un accident qui aurait pu entraîner la mort. On va retrouver un mort prochainement sur le même genre d'activité.

**Contrôleur général DELAIGUE.**- Si vous pouviez éviter ce genre de certitude, c'est-à-dire qu'en gros si on ne fait rien, on va retrouver un mort. Je trouve que c'est laisser penser que l'on ne veut pas agir là-dessus. Je vous engage quand même à regarder en termes d'enquêtes, CHSCT ou GMS, et de comparer tous les SDIS de France et de la région Auvergne-Rhône-Alpes, s'il y en a autant que nous qui font des enquêtes. Nous dire qu'il va y avoir un mort bientôt, on peut toujours dire qu'il va y avoir un mort dans une voiture, dans un camion, etc. Ce n'est pas une façon de faire de nous mettre dans cette situation. Je trouve que les propos sont malvenus.

Sur l'enquête, quelle est notre position ?

**Colonel Alain COLLOT.**- L'enquête qui a été faite montrait que la vitesse de l'embarcation était excessive, ce qui a conduit à cet accident. Il y a d'ailleurs un support de formation qui a été fait puisque c'était filmé et qui passe systématiquement en formation de maintien et de perfectionnement des acquis sur l'ensemble des conducteurs d'embarcations et également sur les formations initiales des conducteurs d'embarcations.

Maintenant s'il faut noter qu'il y a eu une faute parce que le conducteur allait beaucoup trop vite dans la conduite de son embarcation, il faut le dire.

**Monsieur DARCISSAC (CGT).**- Effectivement monsieur le directeur, vous avez raison sur les propos que j'ai tenus qui sont un peu forts et c'est dans un but d'amélioration. Sur la vitesse de l'embarcation cela n'apparaît pas non plus d'ailleurs dans l'enquête que vous nous présentez. C'est uniquement pour essayer d'améliorer et de trouver des solutions efficaces et que vous utilisez la vidéo pour faire réduire la vitesse d'embarcation, nous ne nous y opposerons pas. En revanche, ce n'est pas exactement la cause de l'accident puisque c'est une panne hydraulique qui a causé l'accident. C'est pour cela que l'on pourrait peut-être éclaircir un peu plus cet accident, afin d'en éviter un nouveau qui pourrait arriver aujourd'hui, sans remettre en cause les actions qui ont été faites sur d'autres sujets. Attention, je ne voudrais pas que l'on pense que la CGT veut « plomber » le SDMIS. Ce n'est pas le cas, mais aujourd'hui on a un risque mortel donc on doit se prémunir.

**Contrôleur général DELAIGUE.**- Je vous propose que l'on fasse une enquête GMS sur cet accident pour aller un peu plus loin que ce qui a été fait. C'est aussi un point important, en matière de sécurité il y a aussi un respect des mesures de prévention, cela fait partie des choses qui sont importantes et il n'y a pas le SDMIS qui exploiterait les personnes et les autres qui seraient exploitées. Les caricatures, je n'apprécie pas trop, je vous le dis.

Je veux bien faire une enquête GMS pour aller au bout des choses. Après il faut aussi que tout le monde respecte tout car toujours considérer que c'est la faute du service, au bout d'un moment cela finit par être un peu fatigant.

D'accord pour faire une enquête GMS.

**Monsieur DARCISSAC (CGT).**- Merci. Est-ce que l'on pourrait être associé à cette enquête puisque l'on soulève le sujet et que cela nous tient à cœur ? Sachant, encore une fois, monsieur le directeur, que l'on n'est pas du tout là dans une opposition. Les propos que vous venez de tenir, ce ne sont pas ceux que nous pensons. On n'est pas en train de dire que le SDMIS exploite les conducteurs nautiques, etc. Ce n'est pas du tout cela. Si nous pouvons être associés à cette enquête, nous aurons certainement des éléments à y apporter et nous serons contents d'y participer.

**Contrôleur général DELAIGUE.**- On vous consultera sur ce sujet-là, d'accord.

**Monsieur DARCISSAC (CGT).**- Merci.

**Adjudant DUPIR (SUD).**- En fait, l'enquête a été faite pour la simple et bonne raison que quand on a fait le DU nautique départemental et zonal, c'est un point qui était arrivé dans la même temporalité, cela a été traité dans le DU nautique zonal et ce qui ressort de l'accident effectivement, c'est une vitesse excessive et un problème hydraulique qui était lié au fait d'un des sapeurs-pompiers sur l'embarcation a marché sur les tubulures hydrauliques de la direction, ce qui n'a pas permis de manœuvrer l'embarcation de façon convenable. Quand le pied a été enlevé du réseau hydraulique, la direction a retrouvé son efficacité, mais malheureusement c'était trop tard par rapport à l'éjection du personnel sur le bateau. Pour nous, le fait de faire une enquête cela ne sert strictement à rien, d'une part parce qu'elle a déjà été faite et, d'autre part, parce que des mesures correctives ont été prises. Je pense que nous avons tous assez de travail pour ne pas s'en rajouter. Voilà mon point de vue.

**Contrôleur général DELAIGUE.**- Je propose une position de compromis. On va refaire l'enquête au niveau du GMS et elle sera assez facile à faire puisqu'elle a déjà été faite et on informera les membres du CHSCT des éléments et on essaiera de bien faire le tour de la question. De cette façon, on se rassurera les uns et les autres.

Effectivement, je pense que nous consacrons une énergie considérable à la sécurité au SDMIS, il ne faut pas non plus que l'on gaspille notre énergie à faire trois fois la même chose parce que pendant que l'on fait trois fois la même chose, on ne fait pas autre chose. Il faut aussi être logique. Nous ne faisons pas la sécurité à l'économie au SDMIS.

On va essayer de refaire le point sur cette affaire au niveau du GMS, de clore ce dossier rapidement et nous informerons toutes les parties prenantes sur ce dossier.