



FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex
Tél : 01 48 18 82 81 – Fax : 01 48 51 62 50 –
E mail : fd.equipement@cgt.fr

Montreuil le 31 août 2010

Déclaration Liminaire au CCHS du 31 AOUT 2010.

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs de l'administration,
Chers collègues,

Suite à la demande des Organisations Syndicales l'ordre du jour de la présente réunion porte sur le travail isolé, notamment dans le cadre de la viabilité hivernale. Les représentants CGT espèrent pouvoir finaliser ce dossier dans la mesure où, pas moins de 12 années se sont écoulées depuis le projet de circulaire de 1998 qui, voté à l'unanimité, n'a jamais vu le jour.

Idem, le 16 décembre 2009, une réunion à laquelle assistaient Messieurs PAPINUTTI, MORTELECQ, COSTILLE, CAZOTTE et Madame Corinne DE LA PERSONNE au cours de laquelle, suite à des questions des représentants CGT, on nous avait assuré des réponses sous quinzaine. Nous sommes le 31 août 2010 et ces réponses, nous les attendons toujours. Ces réponses seraient-elles de famille avec le messie pour se faire attendre de la sorte ? Les représentants CGT tiennent à vous faire-part de leur exaspération quant aux attentes. Les avis de ce CCHS auront-ils le même sort que le projet de circulaire de 1998 ?

Le projet de circulaire de 1998 sur le travail isolé que vous avez voté et jamais mis en application préconisait des règles en matière de travail isolé. Toutes les branches de notre ministère sont concernées par ce que nous qualifions d'anomalie. Dans les DIR nous assistons à un festival de tout et n'importe quoi en matière de conduite à un, au détriment du code de la route, de la réglementation des engins, des règles d'hygiène et sécurité, de RTT et pour finir de sécurité. Dans les recommandations de ce projet de circulaire, il était clairement stipulé : « *que les agents qui interviennent dans un contexte de travail qui n'est pas le leur habituellement ne doivent pas travailler seuls* ». Il était même question au chapitre deux de ce projet de circulaire de « *Supression du travail isolé pour certaines activités par la mise en œuvre d'organisations de travail spécifiques* ». La conduite et les interventions en service hivernal en faisaient partie.

Le 6 juillet 2010, un inspecteur du travail a remis un rapport au sujet d'une DIR dans lequel il constate des faits et dans lequel il fait des recommandations.

L'inspecteur considère qu'il ressort des entretiens que l'administration centrale a créé une commission sur la conduite seule de véhicule pendant la viabilité hivernale, commission composée de partenaires sociaux.

L'inspecteur considère que suite à la mise en place de la commission, il était indispensable de laisser aux partenaires le temps de trouver un accord sur le sujet mais à ce jour cet inspecteur n'a pas été destinataire ni du calendrier des rencontres ni des comptes rendus de ces éventuelles réunions.

Nous, les représentants CGT nous vous interrogeons, et nous vous interrogeons Monsieur le président. De quelle commission s'agit-il dans le rapport de cet inspecteur ? S'agit-il du CCHS ?

Cet inspecteur insiste qu'il est indispensable de laisser aux partenaires le temps de trouver un accord. Douze années que nous attendons ! Vous n'auriez pas par hasard l'impression d'avancer à la même vitesse que le paysage ?

L'inspecteur considère que le mode opératoire oblige, en plus de la conduite du camion, à réaliser plusieurs missions telles que :

La surveillance du débit de l'épandage par le biais des rétroviseurs, du contrôle du boîtier de commande permettant de vérifier le bon fonctionnement de la saleuse, des manipulations sur le boîtier de commande afin d'adapter le salage à la zone à traiter. Il considère également que le code de la route impose au conducteur d'avoir toute son attention consacrée à la conduite du véhicule. Les représentants CGT vous le disent depuis 20 ans, ce n'est pas nouveau. Notre ministre, Jean Louis BORLOO lance une campagne sur la sécurité routière. La CGT en partage les objectifs. Il serait bon que les services s'engagent dans cette campagne et contribuent dans le cadre de l'exercice des missions à la sécurité des usagers et de ses agents.

L'inspecteur considère que l'employeur a une obligation de réduire le risque à un niveau le plus faible possible, donc cette obligation s'applique à tous les chefs de service sans aucune exception.

L'inspecteur considère également que les moyens techniques mis à disposition des agents ne permettent pas de réduire les risques à un niveau permettant la conduite seule d'un camion pendant la viabilité hivernale.

En conclusion l'inspecteur du travail recommande :

- De suspendre la conduite à un agent par véhicule pour toutes les opérations de viabilité hivernale.
- De mettre en place ces recommandations dès l'hiver 2010-2011.
- De maintenir cette disposition jusqu'à l'évolution du mode opératoire prenant en compte les risques encourus par les agents.

En août 2009, une inspection Hygiène et sécurité a eu lieu et un rapport a été remis. L'inspecteur Hygiène et Sécurité du MEEDDM écrit :

Sur les exigences réglementaires, l'inspecteur n'a pas obtenu la confirmation que tous les agents d'exploitation disposaient d'une autorisation de conduite des engins, que ces mêmes engins étaient à jour de leurs contrôles périodiques, que les habilitations étaient à jour et que

la visite médicale, au regard notamment des exigences réglementaires pour le travail atypique (visite tous les 6 mois) était bien suivie et particulièrement sur ce CEI pour vérifier une éventuelle incompatibilité du travail de nuit « seul » avec la santé de l'agent (diabète, utilisation d'addiction.).

Pour la CGT la moindre des choses serait que l'administration soit exemplaire pour le travail en viabilité hivernale. Concernant les autorisations, habilitations et visites médicales, la CGT exige que cet ensemble soit réuni dans un seul et unique module.

L'inspecteur note également que les agents ont le sentiment de régresser au niveau de la prévention des risques professionnels au regard de la dégradation qu'ils observent dans l'évolution des organisations de travail et dans la qualité des équipements de protection et du matériel qui leur sont fournis pour exercer des missions dangereuses.

La CGT demande que la pénibilité de nos missions soit pleinement reconnue et qu'elle donne lieu à une bonification. La CGT remarque que notre ministre de tutelle était de cet avis et avait fait un courrier allant dans ce sens au ministre du budget.

Dans ce rapport, l'inspecteur affirme que selon le médecin de prévention rencontré lors de cette inspection, le travail lié au salage est facteur de stress. Il souligne que si le stress a des sources multiformes, les principales causes sont liées à l'organisation du travail et le fait de mener « seul » plusieurs tâches de front, sans grande visibilité, dans ces conditions atmosphériques dangereuses est un facteur de risque aggravant pour la santé du travailleur isolé.

Ce médecin affirme qu'étant en poste depuis 27 années, jamais il n'a été sollicité pour une évaluation des risques relatifs à la suppression de l'accompagnateur.

L'inspecteur rappelle que l'organisation du travail dans les CEI (secteur ou les accidents de service et les maladies professionnelles sont importants) doit se fixer comme priorité une amélioration des conditions de vie professionnelles.

Il indique que le fait qu'il n'y a pas eu d'accident de service dans la conduite à un (selon la direction) ne préjuge pas de l'impact de cette activité sur la santé mentale de l'agent et sur son espérance de vie.

En conclusion, l'inspecteur recommande le maintien de la conduite à deux dans tous les cas.

Comme le précise le rapport des psychologues de la clinique du travail de Sedan au chapitre Organisation du Travail.

- Il doit y avoir des consignes de travail précises (schémas, explications définissant qui fait quoi, ou et comment), et un temps de préparation pour pouvoir prévoir les interventions sur les chantiers. Il paraît important que la coordination entre le donneur d'ordre et l'exécutant soit prévue.
- Que la conduite à deux par camion est nécessaire, après que le groupe ait mis en avant l'importance d'être à deux pour prévenir les risques d'accidents, mais aussi pour gérer l'accident en lui-même.
- Le manque de formation à la fois pour les nouveaux embauchés, qui ne connaissent pas suffisamment le matériel, mais aussi pour les plus anciens qui ne peuvent pas s'entraîner à la conduite des engins en dehors des périodes d'utilisation, a été pointé.
- Il faut travailler sur la prévention (anticiper). Par exemple, prévoir très à l'avance les circuits de viabilité hivernale.
- Engins inadaptés : souhait d'être consulté ensemble pour avis avant achat d'engins, de matériel ou pour toute modification des organisations de travail et que ces avis soient pris en compte dans les décisions pour la bonne marche du service, a été émis.
- Faire un bilan à chaque fin de saison (été, hiver) avec les chefs d'équipe et chefs de district, et agents.

Les agents évoquent aussi le vécu de situations quelquefois difficiles et traumatiques. Quand ils ne sont pas eux-mêmes victimes d'accidents, ils sont confrontés à des visions choquantes. Dans ces situations, ils doivent prendre sur eux et n'ont pas d'espace pour pouvoir élaborer. Sur le plan National, deux remarques ont été formulées.

- Il faut prévoir des signalisations spécifiques aux interventions routières et l'inclure dans la formation auprès des conducteurs.
- Le métier d'agent d'exploitation ne semble pas avoir été reconsidéré au vu des évolutions sociales.

L'inspecteur du travail, l'inspecteur hygiène et sécurité et des psychologues portent donc un avis unanime sur la suppression de la VH à 1 par camion !

Dans les documents que vous nous avez fournis pour la séance d'aujourd'hui, il y est mentionné dans le chapitre 1 réglementation sur la conduite en VH : « *la réglementation en la matière n'interdit pas la conduite à 1 d'un engin de service hivernal* ».

La CGT est surprise de cette phrase car dans la circulaire 2000-54 du 3 octobre 2000 concernant l'organisation et la sécurité du travail en service hivernal il est dit : « *on évitera les situations de travail isolé génératrices d'aggravation des risques* ».

Vous nous annoncez donc que cette circulaire n'est pas appliquée !

La CGT exige l'application de cette circulaire, ainsi que les recommandations de 2001 sur le travail isolé dans son intégralité.

Lors de la réunion du 16 décembre 2009 il vous a été posé les questions suivantes :

- Quelles sont les règles applicables sur la RTI (réception à titre individuel ?)
- Est-ce que l'organisation du travail prend en compte la limitation de vitesse ?

Il vous a été demandé qu'un module unique de formation ACES soit mis en place et que les entreprises privées soient soumises aux mêmes règles que notre ministère. Pour la sécurité, la société EIFFAGE qui été à 1 par camion a mis en place des équipages de 2 personnes en VH.

Nous avons passé beaucoup de temps à faire ce travail, nous espérons fortement qu'il ne sera pas mis de côté comme l'ont été les recommandations de 1998 et 2001.

Les représentants CGT