

8.5.3.1. Les exigences réglementaires

Lors de sa visite au CEI de Reims, l'inspecteur n'a pas obtenu la confirmation que tous les agents d'exploitation disposent d'une autorisation de conduite des engins, que ces mêmes engins sont à jour au niveau des contrôles périodiques, que les habilitations sont à jour et que la visite médicale au regard notamment des exigences réglementaires pour le travail atypique (visite tous les 6 mois) a bien été suivie et particulièrement sur ce site pour vérifier une éventuelle incompatibilité du travail de nuit « seul » avec la santé de l'agent (diabète, utilisation d'addiction....).

Pratiquement tous les agents ont participé à une formation « premiers secours ».

8.5.3.2. Le déroulement des interventions lors de la VH 2008 / 2009

(Précisions des non-conformités au regard des entretiens et des documents remis lors de l'inspection)

L'inspecteur a eu connaissance du Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) pour la campagne 2008/2009 mais reste toujours dans l'attente du document qui doit le compléter avec les mesures de prévention mises en œuvre pour préserver la santé et la sécurité des agents des CEI pendant leurs interventions lors de la viabilité hivernale.

L'inspecteur fait observer au chef de service l'obligation réglementaire de respecter :

- L'article 47 du décret n° 82-453 du 28 mai 1982 sur « les règlements et consignes »

« Le CLHS est consulté sur la teneur de tous documents se rattachant à sa mission, et notamment des règlements et des consignes que l'administration envisage d'adopter en matière d'hygiène et de sécurité ».

Dans le DOVH 2008/2009 page 19 est précisé à la rubrique « consignes de sécurité » : « pas de lame s'il n'y a pas prévision de neige », l'inspecteur constate que cette consigne n'a pas fait l'objet d'un éclairage préalable du CLHS (voir chapitre -organisation du travail- au CEI de Charleville-Mézières page 25).

Les agents appliquent depuis 2008 une consigne sur le retrait de la lame des saleuses sans qu'il y ait eu une formation préalable et la formalisation d'une procédure pour assurer dans de bonnes conditions la pose et la dépose d'une lame (pour certaines mesurant plus de quatre mètres et pesant plus d'une tonne). L'inspecteur regrette l'absence d'explication sur cette décision d'autant que la question relative au retrait ou pas de la lame d'une saleuse avait fait l'objet d'une réflexion au CLHS de la DDE 51 qui, à l'époque, avait conclu au « non retrait de la lame ».

Dans ce contexte, des 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 du travail et dans la qualité des équipements de protection et du matériel qui leur sont fournis pour exercer un métier reconnu dangereux (voir chapitre -les équipements de Protection individuels- page 18).

- L'article R.4534-152 du code du travail sur « les premiers secours »

« Des mesures appropriées sont prises pour donner rapidement les premiers secours au travailleur blessé au cours de son travail ».

Dans le DOVH 2008/2009 page 20 est précisé à la rubrique « dégagement ou remorquage du véhicule d'un usager », « si des personnes sont en danger : une intervention immédiate est indispensable », l'inspecteur fait observer au chef de service que le mode opératoire d'une telle intervention mérite la formalisation d'une procédure communiquée aux agents concernés.

Il n'existe pas au CEI de Reims une procédure précisant les modalités d'intervention d'une part pour donner rapidement les premiers secours à « un agent chargé de la conduite à un » et d'autre part pour alerter les services compétents et garantir une prise en charge rapide de l'agent blessé.

L'absence d'une procédure formalisée « premiers secours » pour les 17 autres CEI est d'une gravité moindre, si « les agents chargés de la conduite à deux » ont bénéficié d'une formation visant à donner rapidement les premiers secours à leur collègue et qu'ils disposent d'un mode opératoire pour donner immédiatement l'alerte et signaler la gravité de la situation.

- L'article R.4534-11 du code du travail sur « les travaux faisant appel à des engins »

« Lorsque le conducteur d'un camion exécute une manœuvre notamment de recul, dans des conditions de visibilité insuffisante, un ou plusieurs travailleurs dirigent le conducteur et avertissent, par la voix ou par des signaux conventionnels, les personnes survenant dans la zone où évolue le véhicule. Les mêmes mesures sont prises lors du chargement d'une benne de camions ».

L'inspecteur fait observer que lors d'une intervention pour sécuriser la route et l'usager, il n'est pas impossible que le conducteur d'un engin soit amené à opérer des manœuvres, notamment pour sécuriser une bretelle d'autoroute, pour contourner un obstacle ou pour intervenir immédiatement auprès d'un usager en danger.

L'inspecteur recommande au chef de service l'application pour le CEI de Reims de cette exigence réglementaire qui est respectée dans les autres CEI de la DIR Nord avec la présence de deux agents par engin.

Dans le DOVH 2008/2009 est précisé, page 20, l'article R 312-19 que « le chargement en dôme qui dépasserait les capacités nominales (inscrites sur la plaque de tarage) de la saieuse est à proscrire ». Hormis cette information, il n'existe pas de protocole de sécurité établi entre les Parcs chargés du chargement en sel et les CEI pour prévenir les interférences entre des risques professionnels inscrits dans les « Documents Uniques ».

Si la direction précise que le chargement de sel se fait par un agent du Parc et qu'il existe une procédure, l'inspecteur a eu connaissance par les agents du CEI de Reims qu'il leur est arrivé d'assurer eux-mêmes le chargement de sel dans les bennes en l'absence de tout autre agent et qu'ils n'avaient pas connaissance des modalités relatives à la procédure « chargement / déchargement ».

L'inspecteur recommande au chef de service la formalisation d'un protocole de sécurité sur le chargement des bennes pour chaque CEI et notamment le CEI de Reims avec le Parc de Reims (document écrit entre l'entreprise extérieure et l'entreprise d'accueil), tenant compte des obligations précisées à l'article ci-dessus R.4534-11.

Le protocole de sécurité doit comprendre toutes les indications et informations utiles à l'évaluation des risques de toutes natures générés par l'opération « chargement » et les mesures de prévention et de sécurité qui doivent être observées à chacune des phases de sa réalisation.

- L'article 15 du décret n° 82-453 du 28 mai 1982 relatif « aux missions des services de médecine de prévention ».

« Le médecin de prévention est le conseiller de l'administration des agents et de leur représentant ».

Depuis la création de la DIR Nord, aucun bilan annuel de santé n'a été présenté en CLHS par le médecin de prévention amené à suivre les agents du CEI de Reims et aucun rapport d'analyse de poste n'a été produit.

- Les articles L.4121-2, L.4121-3 et L.4121-4 du code du travail sur « l'évaluation des risques professionnels »

Selon le médecin de prévention rencontré lors de l'inspection, le travail lié au salage au CEI de Reims 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 des conditions atmosphériques dangereuses est un facteur de risque aggravant pour la santé du travailleur isolé.

En tant que médecin de prévention depuis novembre 1983 à la DDE 51 où exerçaient auparavant les travailleurs du CEI de Reims, il fait observer qu'il n'a pas été sollicité pour une évaluation des risques relative à la suppression de l'accompagnateur lors des activités de salage.

Selon lui, il n'y a pas eu d'évaluation des risques professionnels sur la conduite à un durant la viabilité hivernale.

Comme précisé dans le rapport de ses collègues psychologues de la clinique du travail à Sedan, le médecin de prévention encourage le maintien de la conduite à deux par engin non seulement pour gérer en tandem des risques professionnels liés à cette activité particulièrement dangereuse mais aussi pour gérer en tandem les premiers secours en cas d'accident. Cette sage position ne peut qu'aller dans le sens d'une préservation durable de la santé des travailleurs et des usagers de la route.

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

Le fait qu'il n'y ait pas eu d'accidents 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.

Comme le précise le rapport des psychologues de la clinique du travail de Sedan :

« Il est important d'être vigilant, en effet, si la peur est nécessaire pour anticiper le danger, elle ne doit pas paralyser l'action ou structurer le travail. Il est indispensable de pouvoir ramener la peur à un niveau acceptable pour les individus ».

- L'article L.4121-1 du code du travail sur « les obligations de l'employeur »

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

- 1. des actions de prévention des risques professionnels ;*
- 2. des actions d'information et de formation ;*
- 3. la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés.*

L'employeur veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes ».

Suite à la visite du CEI de Reims et des entretiens notamment avec ses agents et le médecin de prévention, l'inspecteur recommande au chef de service de gommer dans les plus brefs délais les non-conformités observées au regard des exigences réglementaires du Code du travail et précisées ci-dessus.

Il recommande d'engager une analyse médicale et ergonomique précise des risques professionnels encourus dans les différentes phases et différentes circonstances de travail de la VH ainsi que l'analyse des moyens et procédures qui doivent permettre de garantir les premiers secours en cas d'accident (évaluation des risques).

Pour le CEI de Reims, l'inspecteur recommande « le maintien de la conduite à deux » dans tous les cas où cette organisation du travail, déjà adaptée dans tous les autres CEI de la DIR Nord, répond à cette analyse détaillée des risques professionnels.

Annexe 5 - Rapport des psychologues de la clinique du travail à Sedan

Aline KRDN / Sylvie TAYMONT
Psychologues, orientation clinique du travail.

Restitution / Besoins complémentaires DEBRIEFING ACCIDENT DE TRAVAIL DIR site de Charleville-Mézières

N° convention 0262007

RESTITUTION

Intervention en groupe :

6 personnes présentes le 05/12/2007 de 14H00 à 16H00 et 6 personnes le 20/12/2007 de 14H00 à 15H00. Seuls trois participants de la première séance ont assisté à la deuxième séance. Le fait d'avoir des participants différents rend difficile la continuité du travail engagé autour de l'accident ou en tous les cas le modifie.

Les groupes, avec l'accord de tous les membres, souhaitent que le contenu des échanges soit transmis à l'institution.

La restitution ne reprendra cependant pas le contexte de l'accident ni ce qui s'est exprimé émotionnellement autour de cet événement, ceci faisant partie de l'intimité du vécu du groupe.

Ce que nous pouvons cependant transmettre, c'est la difficulté à livrer ce registre émotionnel concernant les accidents de service et la tendance à banaliser les atteintes corporelles.

Les échanges ont été très productifs sur un essai de compréhension des liens entre le contexte de travail actuel et la survenue des accidents. La réflexion s'est ensuite centrée sur la façon de pouvoir prévenir de tels drames.

L'accident a eu lieu le jeudi 29 novembre 2007 et a concerné deux agents. L'un d'eux, encore en arrêt de travail, est présent dans le groupe. Cet accident intervient trois semaines après un autre accident, ayant blessé un autre agent.

Recueil de données :

Agent d'exploitation : un métier risqué et peu considéré.

Toutes les personnes sont très touchées. La situation renvoie aux accidents précédents et les agents d'exploitation ont l'impression qu'ils sont de plus en plus nombreux et surtout de plus en plus graves ces dernières années.

La peur est réintroduite dans le travail et fait partie du métier. En effet, l'accident met en avant deux conditions du métier d'agent d'exploitation : le danger et le manque de reconnaissance.

Le danger concerne le risque d'accident routier qui est important d'autant plus que les interventions se situent sur le réseau autoroutier.

1

Le manque de reconnaissance concerne deux aspects :

- Celui des usagers de la route, qui se sentent perturbés par les interventions et souvent insultent les agents. Même, s'il n'y a pas d'échange verbal, les agents ressentent qu'ils gênent les conducteurs et que l'agressivité est latente.
- Celui de l'institution qui ne semble pas, selon les personnes, prendre la mesure du risque encouru par les agents dans l'exercice de leurs fonctions. D'ailleurs, il n'y a pas de prime de risque.

Les agents évoquent des dysfonctionnements :

- Des risques nouveaux sont apparus au fur et à mesure des années mais ces derniers ne sont pas identifiés et donc pas pris en compte.

- De plus, depuis la décentralisation, les agents ne savent plus trop à qui en rendre compte. Les transmissions à Lille et la multiplication des intermédiaires entraînent des rallongements de délais et des erreurs par méconnaissance des secteurs. Ceci génère une surcharge d'activité (pour les personnes de Lille et sur le terrain pour corriger les erreurs).

- D'une façon plus générale, les équipes intervenant sur le réseau départemental ont intégré les services du conseil général et sont devenus fonctionnaires territoriaux. Les équipes intervenant sur le secteur autoroutier sont restées fonctionnaires d'état et ont été rattachées à la Direction Interdépartementale des Routes Nord, qui dépend du ministère de l'écologie du développement et de l'aménagement durables.

Les répercussions de la décentralisation semblent avoir bouleversé les habitudes de travail et accru le risque. Par exemple : se rendre sur le lieu de travail avec son véhicule personnel, surtout quand les conditions climatiques ou routières sont perturbées, rend plus difficile et plus long l'accès au lieu d'intervention. En effet, quand les agents doivent intervenir en urgence lors des astreintes, ils doivent se rendre au dépôt de Charleville-Mézières avec leur véhicule personnel, qui n'est pas suffisamment équipé pour s'affronter à des conditions climatiques parfois très dégradées. Ceci augmente considérablement le délai d'intervention et insécurise les agents qui sont plus tendus. En cas d'accident, il leur faut parfois traverser le secteur de l'accident pour aller chercher le véhicule de service et protéger le lieu. Ils éprouvent alors un sentiment d'absurdité et de non sens quant à l'efficacité de leur mission.

- De nouvelles réformes sont envisagées mais elles leur semblent plus privilégier l'aspect économique que la réduction du risque. Ces réformes concernent entre autre les horaires et l'annualisation du temps de travail. Les agents insistent sur le fait que ces modifications ne tiennent pas compte du rythme biologique et ne permettent pas de préserver la sphère privée. Pourtant ces paramètres sont indispensables pour la récupération et l'efficacité dans l'activité. Tout ceci accroît encore un peu plus le sentiment de peur.

Il est important d'être vigilant, en effet, si la peur est nécessaire pour anticiper le danger, elle ne doit pas paralyser l'action ou structurer le travail.

Il est indispensable de pouvoir la ramener à un niveau acceptable pour les individus.

Ce qui ressort collectivement des besoins nécessaires pour prévenir les accidents de service :

Les propositions concernent 4 thèmes principaux :

Le matériel et l'aménagement du réseau.

- Obtenir le matériel nécessaire et adapté.
- Faire réparer le matériel dégradé.
- Equiper les camions (cabines renforcées avec arceaux sécurisés).
- Aménager le réseau : de Reims à la frontière belge, il n'y a pas d'aire d'arrêt. Ceci accroît les risques d'accident du fait de la fatigabilité des conducteurs.

La communication

- Améliorer la communication réciproque avec les différentes instances: recevoir les informations et savoir à qui s'adresser, « être compris » et entendus.

L'organisation du travail

- Avoir des consignes de travail précises (schémas, explications définissant qui fait quoi, où 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.
- Conduite à deux par camion. En effet, le groupe a mis en avant l'importance d'être à deux pour prévenir les risques d'accident, mais aussi pour gérer l'accident en lui-même.
- 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.
- Travailler sur la prévention (anticiper). Par exemple, prévoir très à l'avance les circuits de viabilité hivernale.
- Engins inadaptés, souhait d'être consultés ensemble pour avis avant achat d'engins, de matériel ou pour toute modification de l'organisation du travail et que ces avis soient pris en compte dans les décisions pour la bonne marche du service.
- Faire un bilan à chaque fin de saison (été, hiver) avec chef d'équipe, chef de district, agents.

Les agents évoquent aussi le vécu de situations quelques fois difficiles et traumatiques. Quand ils ne sont pas eux même 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.

Quelques remarques sur le plan national

- 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.

BESOINS COMPLEMENTAIRES

Il n'y a pas de nécessité de programmer une autre séance de groupe.

Un suivi individuel est nécessaire pour les personnes victimes des accidents afin de prévenir un syndrome post traumatique et d'accompagner la reprise de l'activité.

Il paraît souhaitable pour l'institution de mettre en œuvre des groupes de travail sur la prévention des risques professionnels afin que les agents d'exploitation puissent émettre leurs idées en lien avec l'activité et la réalité de terrain.

A.KRON



S.TAYMONT



**CABINET de PSYCHOLOGUES
CLINIQUE du TRAVAIL**
12 Avenue de Verdun
08200 SEDAN
Tél. 03.24.53.09.85

