



**TOUTE
LA DIFFÉRENCE**

Syndicat des Autoroutes et Ouvrages Routiers

Travail sous circulation Contribution SSE – ESCOTA

19 avril 2017

Définition que nous lui en donnons

Travaux, interventions sur tracé, accidents, obstacles...au milieu de la circulation

Evolution du contexte

Détérioration. Pourquoi ? Certaines tâches effectuées à 2 le sont à agent seul depuis trois ans. De plus, il y a moins d'agents et la population est vieillissante. Les agents ont de plus en plus de mal à assumer physiquement.

Exemples :

- Pose de voies à la semaine, exemple posées le lundi et retirées le vendredi d'où une moindre qualité de circulation d'autant que des voies resteront neutralisées sans qu'il ne s'y passe rien. Vient aussi la quille qui va se retrouver sur une voie de circulation réduisant encore l'écoulement du trafic et augmentant la dangerosité.
- Neutralisations de voies dans la journée incluant un échangeur à fort trafic, les quilles ne restent pas en place et elles sont ramassées à agent seul.
- Augmentation du trafic qui oblige à poser des voies de nuit. Celles-ci le sont à la file ce qui oblige soit à charger les fourgons au maximum, soit à de nombreux allers et retours entre les zones de pose et le point d'appui.

Constats

- Au final, l'obligation de sécurité et de résultat pour l'employeur (art.L.4121 du CT) n'est pas mise en œuvre pour les salariés qui interviennent sur le tracé.
- Quelle est la protection du salarié face au risque de heurt par un véhicule ? 1 cône ? Inexistante. La signalisation balise mais ne protège pas. Le Document Unique indique un indice de gravité = 4 (mortel, maxi) pour les agents qui interviennent sur le tracé.
- Pourquoi la FLR n'est-elle toujours pas en service au sein d'ESCOTA ? Va-t-on se contenter de l'appel à la vigilance formulé auprès des usagers ?

La réglementation (manuel de balisage)

Les instructions ne sont pas forcément respectées :

- L'agent va ramasser un obstacle directement sans passer par la case mise en protection, appel PC voire renfort selon la position de l'obstacle (zones d'ombre et voies médianes, ou cas de dispersion sur toutes les voies).
- L'agent n'appelle pas le renfort parce qu'il ne veut pas déranger, parce qu'il se croit le plus fort, parce que l'attendre peut aggraver la situation. Il oublie qu'il est seul.

Les zones d'ombre font l'objet d'un distinguo obstacles légers - obstacles lourds.

- Dans le 1^{er} cas le salarié traverse seul en zone d'ombre pour ramasser l'obstacle léger et il revient en BAU. Soit à l'aller soit au retour il est dans une situation de danger due à l'absence de visibilité et au trafic.
- Dans le 2^{ème} cas, événement (accident, obstacle lourd...), l'agent doit faire appel au renfort. Mais l'agent traverse quand même en zone d'ombre avec des quilles pour monter un biseau et retraverse pour attendre le renfort. La FLU ne peut être utilisée dans ces cas. L'agent n'est protégé de rien.

La direction reconnaît la dangerosité du métier à travers les consignes données, pas de prise de risque.

Revendications CFDT

- Formations plus poussées à la sécurité tenant compte de la notion d'intervention à agent seul.
- Information des agents de leur non-responsabilité si, sur un obstacle protégé mais non ramassé, il y a un accident grave.
- Améliorer la pré-signalisation, panneaux d'alerte..., et leur maintenance, trop d'équipements ne fonctionnant pas
- Procéder à des recrutements pour combler les manques en effectifs

Propositions de la CFDT

- Utiliser en permanence la FLR (déjà utilisée en DIR et dans d'autres sociétés d'autoroute)
- Ne monter que des voies « lourdes » celles protégées par une Glissière en Béton Armé (GBA)
- Améliorer le suivi des agents par la Médecine du Travail et sensibiliser les agents
- Permettre aux agents la prise de congés y compris lorsqu'ils sont fatigués
- Améliorer les critères d'accès au compte de pénibilité compte tenu de la dangerosité du métier et de ses impératifs.
- Recruter des agents de patrouille et de viabilité sans oublier des saisonniers

Avril 2017