



## **COMITE CENTRAL HYGIENE SECURITE**

### **Compte rendu CFDT de la séance du 31 août 2010**

#### **Conduite avec ou sans opérateur en Viabilité Hivernale ?**

**Pour la CFDT :**

- **Gwénaëlle L'HUILIERE** (DIR EST),
- **Patrick GROSROYAT** (USEE/CFDT)

A la demande des organisations syndicales représentées au CCHS, un CCHS spécial concernant la viabilité hivernale s'est déroulé le 31 août 2010.

Un unique point à l'ordre du jour : l'accompagnement ou non par un opérateur pendant les opérations de déneigement et de salage en service hivernal.

C'est le premier volet d'une démarche plus globale sur le travail isolé et les risques qu'il comporte.

Aujourd'hui 229 parcours de salage dont 113 à la DIR EST se font uniquement avec le conducteur sans opérateur pour le seconder ! « et ce sans problème y compris avec les organisations syndicales » nous indique le Directeur de la DIR EST .

Pour la CFDT même si la « conduite à deux » n'est pas impérative dans toutes les situations, elle ne peut se mettre en place sans une analyse multifactorielle, parcours par parcours et le respect des règles (avis du CCHS et du CTP sur l'organisation et les conditions du travail).

Pour se faire l'administration accepte d'examiner, à notre demande, tous les circuits de conduite sans accompagnateur et de les analyser avec des grilles d'appréciations.

Au terme de cette analyse, une circulaire nationale interdira les interventions isolées là ou ce sera nécessaire.

Pour la CFDT, comme pour les autres OS, il n'est pas question de remettre en cause les circuits qui se font aujourd'hui avec un accompagnateur !

L'administration, en la personne de M. CAZOTTE sous directeur de la DIT, confirme qu'il n'en sera rien et que l'étude ne concerne que les 229 circuits qui se font aujourd'hui en travail isolé.

Par contre à une question posée par la CFDT concernant la capacité des services,

notamment à la DIR EST, de doubler les équipes sur les 113 circuits en VH s'il s'avérait nécessaire de le faire au vu de l'analyse. L'administration reconnaît que de toute façon elle n'en n'a pas les moyens.

Il n'y a, pour le représentant de la DIT, que deux hypothèses dans ce cas là, soit on diminue le niveau de service, soit on sous-traite, comme il n'est pas question de diminuer le niveau de service.

Voilà où nous en sommes, les 4 heures de discussions n'ont pas permis à l'administration de présenter son PWP sur le sujet ni aux OS de donner leur avis sur la méthode et les critères d'appréciation.

En octobre devraient se mettre en place deux groupes de travail, le premier sur les grilles d'évaluation des risques en VH et les critères d'appréciation, le deuxième sur la formation à mettre en place pour la VH.

Le seul inconvénient c'est que le temps nécessaire à l'analyse des grilles par les OS au niveau national, la déclinaison et l'analyse sur le terrain, la sortie de la circulaire qui devra interdire si besoin les interventions isolées risquent fort de ne concerner que la campagne VH 2011/2012 car l'organisation 2010/2011 est déjà en place.

A suivre

Pour l'USEE/CFDT

Patrick GROSROYAT

PS Ci-dessous la note de présentation de l'administration et en pièces jointes les grilles d'évaluation.

# **Éléments d'analyse des risques de la conduite des engins de service en période de viabilité hivernale :**

## **critères d'appréciation de l'opportunité d'une conduite avec accompagnateur en viabilité hivernale**

### **PJ :annexe: grille d'évaluation**

*Les conditions très particulières de dangerosité de l'entretien routier en période hivernale nécessite de mettre en place un processus décisionnel permettant de définir les modalités d'intervention assurant tout à la fois cette mission de service public et la sécurité des agents.*

### **I. Réglementation sur la conduite en VH**

*La réglementation en la matière n'interdit pas la conduite d'un engin de service hivernal. La conduite d'un engin s'effectue dans des conditions qui peuvent être difficiles, le conducteur devant également veiller au bon fonctionnement des outils mis en œuvre, et bien évidemment tenir compte des usagers. C'est pourquoi il est indispensable d'analyser systématiquement les conditions de travail pour définir s'il est opportun pour le conducteur d'un engin de service hivernal d'être accompagné ou non.*

*Il existe un certain nombre de textes réglementaires, de guides ou de normes concernant tant les matériels que les fournitures et les procédures d'intervention, ainsi que les moyens à mettre en place pour assurer dans les meilleures conditions d'efficacité cette mission.*

### **Recommandations du CCHS sur la conduite en VH, et suites à y donner**

*Outre ces textes, des recommandations (élaborées dès 1998) sur les interventions isolées des personnes avaient été élaborées par un groupe de travail du Comité Central d'Hygiène et de Sécurité, qui, en sa séance du 21 novembre 2001 les avait approuvées. Ces recommandations prônaient une organisation de travail supprimant le travail isolé, en conduite et intervention de service hivernal, mais reconnaissaient qu'il n'existait aucune réglementation adéquate. De même, dans le point 2/ du rapport de 1998 il est précisé: "Il doit être procédé à la recherche systématique d'une organisation de travail qui permette que certaines tâches actuellement effectuées par un agent isolé ne le soient plus."*

*En effet, la démarche de recensement et d'évaluation des risques répond à l'obligation de l'employeur de rechercher la possibilité de supprimer ou de diminuer le risque pour ses agents. Les solutions ne peuvent donc être que locales car les situations (environnement, climat, matériel, etc.) sont souvent différentes d'un site à l'autre. Les recommandations mentionnaient également quelques facteurs de risques (intempéries, état de la route, visibilité, intervention de nuit), les principales conséquences sur les agents (fatigue, chute, accident) ainsi que les actions devant être envisagées (moyens de communication visuels ou auditif, formations liées aux conséquences d'accidents survenant en situation de travail isolé, les moyens d'alarme, fixes ou mobiles) et l'adaptation des outils de travail.*

*L'administration avait explicitement admis que l'ensemble de ces recommandations seraient transmises à la direction du personnel qui pourrait induire des adaptations réglementaires et des circulaires. Il pourrait aussi amener la direction du personnel à saisir les directions d'administration centrale qui pourront adapter en conséquence leurs instructions aux services. Les chefs de service auront si nécessaire et sur la base de ces instructions à modifier les prescriptions techniques. Enfin une transcription pédagogique devra être faite de ce document qui pourra ainsi servir de base à la formation de l'encadrement et des agents (cf. PV CCHS du 21 novembre 2001).*

*De fait un dictionnaire de l'entretien routier portant sur la viabilité hivernale a été élaboré par l'Observatoire national de la Route, puis en 2006 un guide méthodologique provisoire élaboré par le SETRA. La circulaire n°2000-54 du 21 juillet 2000 relative à l'organisation et la sécurité du travail en service hivernal, prise pour les périodes 2000/2001 et 2001/2002 conjointement par la directrice de la sécurité et de la circulation routière, le directeur des routes et le directeur du personnel et des services fait à plusieurs reprises mention de ces recommandations notamment au niveau de l'organisation du travail.*

### **II. Fondement de la démarche d'évaluation des risques professionnels**

*Sur la base de ces recommandations, qui n'ont pas valeur réglementaire, et à la lumière de deux textes réglementaires fondamentaux, rappelés ci-dessous, il convient de préciser et de développer ces recommandations, de les adapter aux évolutions réglementaires et technologiques, en tenant compte des aspects organisationnels, ergonomiques, psychologiques et sociaux.*

*En effet, les évolutions de la réglementation d'une part, les avancées technologiques en matière de moyens de communication et de surveillance d'autre part, imposent aujourd'hui la nécessité de réactualiser la démarche menée en 1998 tout en ne sous-estimant pas les situations nécessitant la présence de 2 agents. De plus, un certain nombre d'activités interdit réglementairement de travailler seul ou sans surveillance (travail sous tension, plongée, etc.).*

*Il s'agit de s'inscrire dans une démarche préventive qui porte sur une approche des risques professionnels devant être réalisée dans le cadre du document unique de prévention. Cependant, s'agissant de conduite isolée, il ne s'agit pas à proprement parler d'un risque, mais d'un facteur aggravant de risque exigeant un renforcement de prévention, et c'est en ce sens qu'il doit être analysé.*

### **Textes fondamentaux**

*Deux textes sont porteurs de conséquences importantes s'ils ne sont pas appliqués et il convient de les rappeler:*

*Il existe une forte responsabilité des chefs de service sur les risques juridiques et pénaux auxquels ils sont exposés s'ils ne remplissent pas les obligations fixées par le code du travail. Celui-ci précise que « l'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs. Ces mesures comprennent (**art. L.4121-1 du code du travail**) :*

- 1. Des actions de préventions des risques professionnels ;*
- 2. Des actions de formation et d'information ;*
- 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 ».*

*L'employeur a donc une obligation de résultat. Un accident survenant dans des circonstances de travail isolé peut être imputable au service si l'employeur n'a pas pris toutes les mesures pour les éviter.*

*En outre le décret n°2001-1016 du 05/11/2001 (appliquant les art. L.4121-2 et L.4121-3 du code pénal) porte création de ce document unique relatif à l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des personnes. Cette démarche repose sur l'engagement du chef de service et sur la participation des acteurs impliqués dans la prévention des risques professionnels. Elle se décline en quatre étapes:*

- identification des risques professionnels,*
- évaluation des risques professionnels,*
- constitution du document unique,*
- mise à jour du document unique,*

*mais la prévention n'est pas une fin en soi et trouve sa raison d'être dans les actions qu'elle va susciter.*

*C'est sur cette base, établie en tenant compte des perspectives d'évolution, que les actions seront menées et les décisions prises pour la conduite accompagnée ou non. Seule cette démarche peut permettre de déterminer, en dehors des cas où la réglementation l'interdit, si le travail isolé est possible.*

### **III. Évaluation des risques a priori**

*Assurer la sécurité d'une personne à son travail suppose une approche globale des risques liés à sa situation de travail. Ce travail nécessite une analyse in situ de tous les risques liés à cette activité de conduite en VH.*

*La prise en compte de la conduite isolée, (l'isolement n'est pas un risque en soi, mais un facteur aggravant), fait aussi suite à la rédaction du document unique.*

*Les démarches à engager sont les suivantes:*

- 1. faire la liste des tâches effectuées par un agent ou deux agents et les analyser,*

2. définir les facteurs primaires ou secondaires intervenants augmentant ou diminuant le risque,
3. définir les conditions de réalisation de ces tâches de façon optimale en évaluant les risques d'une conduite à un ou à deux.

Les éléments facteurs de risques ou aggravant ce risque sont nombreux et peuvent être:

#### A. Les aspects matériels

- les équipements
  - les engins de service hivernal, neufs ou anciens, leur ergonomie
- les procédés
  - les conditions réelles de réalisation des tâches
  - ergonomie des processus de déneigement, réglage des lames, salage
- les produits
  - nature des produits
  - chargement ou préparation
  - variation des conditions de diffusion
  - problèmes techniques pouvant intervenir

#### B. L'environnement et ses variations

- les conditions d'environnement
  - conditions climatiques
  - nature du réseau routier à desservir
  - état des routes

#### C. Les facteurs humains ou à répercussion sur la santé

- l'organisation du temps de travail
  - fatigabilité
  - les interventions de jour ou de nuit
- l'isolement
  - évaluation du risque aggravant de l'isolement : le travailleur isolé peut dans certaines conditions avoir un comportement même inconscient qui le conduira à l'accident
  - tension affective de la solitude
  - tension mentale: stress
  - durée de l'isolement
  - éloignement du centre et capacité d'intervenir avec une autre équipe ou nécessitant en cas de danger une autre équipe
  - perception de l'individu de sa capacité à conduire seul
- l'expérience de l'agent
  - la durée de son expérience de conduite
  - les formations suivies et mises à jour sur les procédés et procédures

#### D. Les facteurs de sécurisation

- les communications avec le service
  - nature des communications: radio, téléphone portable
  - l'opérationnalité des moyens de communication avec le centre, utilisable ou non par une seule personne
- les systèmes d'alerte en fonction des risques à prendre en compte
  - nature des dysfonctionnements ou des problèmes pouvant être rencontrés lors de l'intervention
  - le risque d'accident

A partir de l'évaluation de ces critères notamment et d'autres le cas échéant, une grille doit être élaborée pour donner une cotation sur la gravité de ces risques.

Les conclusions de cette analyse permettront

- d'une part, d'arrêter par circulaire nationale les interventions isolées qui seront interdites
- d'autre part, aux chefs de service, de prendre une décision sur les organisations du travail pour les interventions de maintien de la viabilité en période hivernale tenant compte de la protection de la sécurité et de la santé de l'agent.