



SYNDICAT FORCE OUVRIERE
des personnels du Département
du HAUT-RHIN



Colmar, le 17 février 2016

Note à l'attention des membres du
CHSCT
Département du Haut-Rhin
100 avenue d'Alsace
68000 COLMAR

Objet : Conduite des engins de service hivernal en montagne

Pièces jointes :

- Note du DGS du 18 janvier 2016 au chef de l'agence routière de Colmar
- Mail de l'assistant de prévention du CR Lapoutroie du 22 janvier 2016
- Intervention du Président de la 3ème commission dans le magazine Liaison N°24 de janvier 2016
- Article R4534-11 du code du travail

Par courriers en date du 25 janvier dernier, 5 membres titulaires du personnel ont demandé la tenue d'une séance exceptionnelle du CHSCT en vertu des dispositions du décret 85-603 du 10 juin 1985, en vue d'y examiner un point particulier relatif à la conduite des engins de service hivernal en montagne.

Lors de la séance du 6 octobre dernier, un point relatif à l'expérimentation de la conduite à 1 pour les circuits en montagne vous a été présenté à titre d'information. Celui-ci indiquait que cette expérimentation allait concerner 3 circuits situés sur les agences routières de Colmar, Sundgau et Thur-Doller-Florival Il était précisé qu'afin d'assurer la sécurité des agents, les camions seraient géolocalisés et les chauffeurs seraient munis d'un dispositif d'alerte pour travailleur isolé.

Par courrier en date du 18 janvier 2016, Monsieur le Directeur Général des Services s'est adressé aux chefs des agences routières impactés pour leur indiquer que le CHSCT avait validé cette expérimentation et que des dispositifs de prévention ont été mis en place de nature à assurer la sécurité des agents.

Siège : 100 avenue d'Alsace - 68000 COLMAR - ☎ : 07.82.70.14.53
@ : contact@fodpt68.fr

Il convient tout d'abord de revenir sur la prétendue validation de cette expérimentation par le CHSCT. Il ressort en effet des débats de la séance du 6 octobre dernier que les représentants du personnel ont émis de nombreuses réserves sur les dispositifs d'accompagnement mis en œuvre les conduisant à formuler un avis unanimement défavorable.

Pour ce qui relève des dispositifs de prévention, il s'avère que ceux-ci n'ont pas été testés en intervention. Personne n'est en mesure d'affirmer qu'ils fonctionnent en tous lieux et en toutes circonstances. Une procédure a seulement été mise en place fin janvier pour expliquer aux agents comment fonctionne le bouton d'alerte à déclencher en cas d'urgence. Ils n'ont pas été formés à l'utilisation de ces dispositifs et dans quel cas il convient de les déclencher. En outre, cette procédure, qui n'a pas été présentée au CHSCT alors que cela relève de sa compétence, semble comporter des lacunes quant à la partie secours pour laquelle aucun essai n'a été réalisé.

Par ailleurs, M. le Directeur Général des Services a précisé aux chefs d'agence routière que la collectivité n'a pas retenue la préconisation du médecin du travail de Colmar demandant à ce que les activités de conduite hivernale et de déneigement soient réalisées avec accompagnateur.

S'agissant des préconisations du médecin de prévention relatives aux aménagements de poste de travail et/ou aux conditions d'exercice des fonctions, il est rappelé qu'en vertu des dispositions de l'article 24 du décret 85-603, l'autorité territoriale est tenue, lorsqu'elle ne suit pas l'avis du service de médecine préventive, de motiver sa décision et de tenir informer le CHSCT. Il est regrettable que la Collectivité, par l'intermédiaire de son Directeur Général des Services, n'ait pas respecté ces dispositions pourtant impératives. Dans ce cadre, il est proposé de présenter aux membres du CHSCT la note de préconisation établie par le médecin de prévention. Il pourra également être utile de demander l'avis en séance des autres médecins de prévention concernés.

Pour ce qui relève plus particulièrement de la motivation de sa décision, il convient de noter que la Collectivité a étonnement jugé que les dispositifs de prévention mis en place étaient suffisants alors que le document unique d'évaluation des risques de la DIRT préconise la mise en place d'accompagnateur face au risque lié à la multiplicité des tâches en viabilité hivernale (p62). Il est d'ailleurs à noter que bien que ce risque ait été identifié, que les conséquences humaines aient été jugées graves, que les moyens de prévention soient inexistantes et que la maîtrise du risque soit défailante, il n'a pas été coté alors que tous les autres le sont.

La note remise aux membres du CHSCT à l'occasion de la séance du 6 octobre dernier précisait également que les départements des Vosges et de très nombreux départements des Alpes et du Jura avaient abandonné la conduite à 2. Pourtant, plusieurs intervenants côté Haut-Rhin ont été amenés à constater, courant de cet hiver, que leurs homologues vosgiens pouvaient conduire leur engin de service hivernal avec deux personnes à bord. En outre, lors du chassé-croisé du week-end dernier pour l'accès aux stations alpines, plusieurs reportages télévisés ont été diffusés sur les médias nationaux et traitaient des très grosses difficultés de circulation causées par les précipitations neigeuses en cours. Et on pouvait aisément voir que les engins de déneigement en action comportaient deux personnes à leur bord. Il convient donc de souligner que les informations données aux membres du CHSCT afin qu'ils se prononcent sur l'expérimentation de la conduite à 1 sur les circuits de montagne, étaient malheureusement inexactes.

Siège : 100 avenue d'Alsace - 68000 COLMAR - ☎ : 07.82.70.14.53
@ : contact@fodpt68.fr

Par ailleurs, il convient de déplorer qu'aucune visite spécifique des sites concernés par cette expérimentation n'a été conduite par une délégation du CHSCT. A aucun moment, les assistants de prévention de ces mêmes sites n'ont été associés à la démarche d'expérimentation alors que leur mission principale est justement d'assister l'autorité territoriale, grâce à leur positionnement de proximité, dans la mise en place d'une politique de prévention des risques et dans la mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité. Vous trouverez à cet effet en pièce jointe le mail d'alerte du 22 janvier 2016 de l'un d'entre eux.

Enfin, il semblerait qu'un « petit détail ait malencontreusement » échappé à tous les instigateurs de cette expérimentation. Il s'agit des dispositions de l'article R4534-11 du code du travail rendu applicable aux collectivités territoriales et à leurs agents par l'article 108-1 de la loi 84-53 portant dispositions statutaires à la fonction publique territoriale. Celles-ci prévoient :

« Lorsque qu'un conducteur d'un camion exécute une manœuvre, notamment de recul, dans des conditions de visibilité insuffisantes, 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 ».

Il ressort très clairement de ces dispositions que la conduite d'engin de service hivernal, laquelle s'effectue très souvent dans des conditions de visibilité insuffisantes et implique de nombreuses manoeuvres, **nécessite la présence d'un conducteur ET d'un accompagnateur**, et pas seulement en zone de montagne d'ailleurs.

Enfin, il est bien regrettable de constater que cette expérimentation telle que l'a présentée Monsieur le Président de la 3ème commission dans la magazine interne de la DIRT (Liaison N°24) de janvier 2016, soit motivée par la seule réalisation d'économies sur le dispositif de la viabilité hivernale... au détriment de la sécurité des agents et in extenso des usagers. Celui-ci a d'ailleurs annoncé la généralisation de la conduite à 1 sur l'ensemble des circuits des l'hiver prochain alors que l'expérimentation, dont les conséquences n'ont pas été mesurées, a à peine commencé.

En tout état de cause, le non respect des dispositions du code du travail, la non prise en compte de l'avis du médecin de prévention, de l'assistant de prévention et du collège des représentants du personnel, seront autant d'éléments de nature à accabler les donneurs d'ordre, à commencer par l'autorité territoriale, lorsque des responsabilités pénales seront recherchées pour mise en danger de la vie d'autrui ou pour faute par manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement.

Compte tenu des éléments qui précèdent et qui démontrent d'une part la légèreté avec laquelle cette expérimentation est menée et d'autre part la volonté de faire des économies sur la sécurité des agents et par extension sur celle des usagers, il est demandé aux membres du CHSCT de se prononcer sur la proposition suivante destinée à l'autorité territoriale :

« Arrêt de l'expérimentation de la conduite à 1 sur les circuits de montagne et rétablissement des accompagnateurs au regard du risque grave et pourtant non coté (multiplicité des tâches), figurant dans le document unique d'évaluation des risques professionnels de la DIRT (p62). »

Siège : 100 avenue d'Alsace - 68000 COLMAR - ☎ : 07.82.70.14.53
@ : contact@fodpt68.fr