



## Groupe de travail accidentologie dans les DIR

Première réunion du 23 janvier 2013

**Administration :** Directeur Adjoint des Infrastructures de Transport (DIT) François CAZOTTES , M COSTILLE, Mme Céline Charrier-Yankov (DRH/PSPP1) - M.François Porte (ISST) - M.Jacques Le Mestre (directeur DIR Atlantique) - M.Yves Salaün (directeur-adjoint exploitation DIR Ouest) - M.Claude Ganier (directeur-adjoint exploitation DIR Nord).

**Délégation CFDT :** Daniel GUGUIN Dir Ouest, P. GROSROYAT (Membre du CHSCTM)

**Autres organisations syndicales (OS) :** CGT-FSU, FO, UNSA

Le CHSCTM, sur proposition de la DIT, a mis en place un groupe de travail sur l'accidentologie dans les DIR.

M. François CAZOTTES - sous Directeur DIT - nous indique, en préambule, que la sécurité des agents est la priorité de la DIT.

Il précise le mandat qu'il a reçu du secrétaire général et propose comme méthode de travail :

### Périmètre

Examiner les 5 accidents mortels recensés dans les DIR depuis leur création (2 à la DIR Est, 1 à la DIR Centre-Est, 1 à la DIR Ouest et 1 à la DIR Atlantique).

### Champ d'action

Ce n'est pas un groupe de travail permanent qui a vocation à traiter tous les problèmes dans les DIR.

Il y aura 3 réunions minimum avant l'été, nous ne référons pas les enquêtes des accidents, elles servent de base à notre réflexion

### Objectif

Produire une instruction qui sera présentée au CHSCTM du 8 octobre 2013.

**CFDT :** Le mandat que vous avez ne nous convient pas, nous ne sommes pas là pour faire du saupoudrage, pour la CFDT il est inconcevable de traiter de l'accidentologie dans les DIR sans parler du fond, c'est à dire parler de l'organisation du travail, du respect ou non des garanties minimales et des moyens. Nous souhaitons entendre sur ce sujet l'avis des Directeurs de DIR présents autour de cette table sur ce sujet, même si nous savons que l'exercice est difficile devant les OS et le sous directeur de la DIT.

Nous voulons également que l'on parle des obligations des employeurs, document unique, plan d'action, et d'autres sujets devront être traités comme la réparation et l'indemnisation, même si ce n'est pas dans ce groupe de travail.

**M. Cazottes** réagit vivement au mot « saupoudrage » qu'il ne partage pas. Il indique qu'il n'ira pas au-delà de son mandat, mais que l'étude des accidents permettra de traiter le fond du dossier.

**Les directeurs des DIR**, ou leur représentant, affirment que la sécurité des agents est la priorité de tous les directeurs et qu'ils participent bien volontiers à ce groupe de travail.

Il y a des problèmes qui peuvent être traités localement et d'autres qui sont du niveau national, Ils ont besoin d'expertise pour ne pas se tromper, pour ne pas remplacer une méthode de travail ou un matériel par quelque chose qui serait plus dangereux pour les personnels.

**CFDT** : existe-t-il une banque de données ou les retours d'expérience pourraient être mutualisés ? La réponse est oui, le réseau des DIR fonctionne.

**Un autre directeur** précise que, pour lui, le document unique et les plans d'actions qui en découlent ne règlent pas tous les problèmes, que la sécurité est une problématique en mouvement et que rien n'est jamais figé. L'information doit venir d'en bas précise t'il.

**CFDT** : nous partageons votre analyse, le DU ne règle pas tout mais ce dont nous sommes sûrs c'est que si l'on n'identifie pas les risques professionnels on ne risque pas de les prévenir ; c'est donc une circonstance aggravante ! L'analyse des risques se fait par l'observation du poste et des méthodes de travail en situation, les agents n'ont pas tous la même appréciation ni la connaissance des risques, seul des professionnels dans les domaines de l'hygiène sécurité et de la prévention peuvent avoir la bonne approche.

Nous commençons l'analyse des accidents. Concernant l'accident « de Bordeaux » où un technicien de maintenance du CIGT s'est fait happer par un camion sur la BAU, le DIR nous expose les mesures qu'ils ont prises pour éviter que cela ne se reproduise.

**CFDT** : la question qu'il faut se poser est : si ces mesures avaient été prises avant, est-ce que cet agent serait décédé ? C'est ça l'identification des risques qui permet de mettre en place des procédures d'intervention, qui élimine la plus grande partie d'exposition aux risques même si le risque zéro n'existe pas. Il faut aussi intégrer cette problématique dès la conception et l'implantation des matériels, la prévention des risques professionnels doit devenir une véritable philosophie.

La réponse concernant le décès est « je ne pense pas »

**CFDT** : Nous rappelons aussi que nous avons été obligés d'intervenir au dernier CHSCTM pour un technicien de la DIR Ouest qui travaille sur la rocade de Nantes, dans les mêmes conditions que l'agent décédé, qui s'est fait casser le rétroviseur par un camion et qui, malgré ses signalements, n'a comme réponse que : on ne peut rien faire ! Il y a une différence entre le discours des directeurs et ce que vivent les agents sur le terrain.

**Les représentants des DIR** affirment que tous les directeurs sont sensibilisés à la sécurité des agents. Suite à l'accident de Bordeaux plus aucun portique n'est implanté sans qu'il n'y ait un refuge sur BAU ou un cheminement extérieur, et des procédures d'intervention ont été mises en place pour qu'il y ait un véhicule en protection quand cela n'est pas possible, etc.

Concernant l'accident de la DIR Ouest, où un camion citerne a percuté la FLR et le camion qui la tractait, tuant ainsi l'agent qui était au volant, il n'y a pas d'explication, pas d'évitement, pas de trace de freinage, etc... Nous n'avons pas accès aux rapports de la gendarmerie ni au rapport d'autopsie. La FLR était précédée de Panneau à Message Variable (PMV) tout semblait conforme et pourtant !

**La DIT** cherche le moyen d'alerter les véhicules de la présence de chantier et de sensibiliser les conducteurs. Plusieurs pistes : modifier le code de la route « quel conducteur sait ce qu'est une FLR ? », répression radar mobile dans les balisages, prévention systèmes d'alerte d'intrusion,

message radio automatique d'avertissement, protection, absorbeur de chocs dans le véhicule, etc...

**CFDT** : nous pensons effectivement que des moyens existent, mais c'est avant tout une volonté politique de mise en œuvre. Aujourd'hui, la technique permet déjà de limiter et de contrôler la vitesse des véhicules, de garantir le respect des distances, etc.

**Commentaire CFDT** : Nous ne doutons pas qu'autour de la table nous avons tous le même objectif de protection des personnels, anticiper et prévenir les risques professionnels est un travail permanent et très lourd qui demande une expertise et une technicité qui fait parfois défaut dans les services avec des paramètres, mission, niveau de service imposés, qui souvent ne sont pas en adéquation avec les moyens humains et matériel dont ils disposent.

Nous regrettons quand même que la problématique de l'organisation du travail ne soit pas au cœur de ce groupe de travail même si nous en comprenons la raison. La Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP), même si le gouvernement ne l'appelle plus pareil, est toujours bien présente.

Fin de la réunion, les autres accidents mortels seront examinés à la prochaine réunion.

Prochaine réunion le 11 avril 2013.

Nous allons peut-être organiser une rencontre « DIR » sur ce sujet le 10 avril prochain (une journée) à la permanence nationale CFDT-UFETAM, pour préparer la 2<sup>ème</sup> réunion. Veuillez d'ores et déjà bloquer cette date.

Cordialement

Patrick GROSROYAT