

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Secrétariat général

Paris, le 1 AOUT 2011

N/Réf. : SG06692
V/Réf. : FF/CT/644-2010

Affaire suivie par : Monique BETTING
SG/DRH/SEC/GREC4
monique.betting@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 67 97 - Fax : 01 40 81 74 84
Courriel : Grec4.Grec.Sec.Drh@developpement-durable.gouv.fr

La ministre

à

Monsieur le directeur régional des Entreprises,
de la Consommation, de la Concurrence,
du Travail et de l'Emploi du Nord Pas-de-Calais

S/c de Monsieur le Préfet de la région Nord
Pas-de-Calais, Préfet du Nord

Objet : Viabilité hivernale

Dans le cadre du décret n°82-453, et suite à un litige opposant les membres du comité local d'hygiène et de sécurité (CLHS) et le directeur de la direction interdépartementale des routes du Nord (DIR-Nord), vous m'avez transmis le 29 novembre 2010 un rapport.

Vous trouverez ci-dessous des éléments d'information concernant le dispositif de prévention que le ministère met en place concernant la conduite non accompagnée en période de viabilité hivernale.

Au cours du comité central d'hygiène et de sécurité du 31 août 2010, il a été décidé de créer un groupe de travail chargé de définir les critères de conduite à un ou à deux des engins de service hivernal. Actuellement 185 circuits traités en régie sont sous le régime de la conduite à un. La mission confiée à ce groupe de travail concerne uniquement ces 185 circuits. Les autres circuits, pour lesquels la conduite à deux est en vigueur, ne sont pas remis en cause.

L'objectif du groupe de travail a été de définir les critères qui permettent de décider si les mesures de prévention mises en œuvre sur les circuits, pour lesquels la conduite des engins de service hivernal par le seul chauffeur est actuellement en vigueur, sont suffisantes pour permettre à cette situation de perdurer ou si la présence et les activités de l'opérateur (ou accompagnateur) sont nécessaires pour assurer la viabilité hivernale en toute sécurité.

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. La définition des critères passe obligatoirement par une évaluation des risques liés à la viabilité hivernale, qui peuvent être listés de façon suivante :

- risques de chutes de plain pied liés à l'état de la chaussée ;
- risques de chutes de hauteur ;
- risques liés à la circulation routière ;
- risques liés à la manutention manuelle de charges lourdes ;

- risques liés à la manutention mécanique ;
- risques chimiques liés à l'utilisation de produits fondants ;
- risques physiques liés aux intempéries et au froid ;
- risques liés au travail isolé ;
- risques liés à l'organisation du temps de travail (horaires, temps de repos,...) ;
- risques psychosociaux ;
- risques liés à l'aménagement du poste de conduite du camion et des commandes des outils de salage et de déneigement ;
- risques liés à une formation insuffisante.

Pour pouvoir définir les critères de conduite à un ou à deux des engins de service hivernal, certains points ont été étudiés de façon plus approfondie, notamment :

- l'ergonomie du poste de travail ;
- les moyens de communication, de surveillance et d'alarme ;
- la formation et l'aptitude professionnelle des agents ;
- les caractéristiques des circuits et les facteurs climatiques ;
- les conditions de chargement de sel.

Le groupe de travail était composé des représentants syndicaux, des représentants de la direction des infrastructures de transport (DIT) et de la direction des ressources humaines (DRH), d'un inspecteur hygiène et sécurité, d'un représentant de la DIR Est, d'un animateur sécurité et prévention, d'un représentant du SETRA et d'un CETE.

Plusieurs représentants du groupe de travail se sont rendus dans les DIR afin de faire une étude de terrain. Des comptes-rendus en ont été faits au groupe de travail avec analyse des situations rencontrées. A partir de ces observations sur le terrain, d'entretiens avec les agents, l'encadrement, les représentants du personnel, les animateurs sécurité et prévention et les médecins de prévention, il est possible de définir les critères de conduite à un ou à deux. Les organisations syndicales ont également présenté et commenté un film en explicitant le vécu des agents en conduite hivernale et les problèmes qui se posent.

Les réunions ont eu lieu les 25/11/2010, 27/01/2011, 10/03/2011 et 07/06/2011. Au cours de ces réunions, un tableau présentant les critères de conduite avec ou sans opérateur a été examiné et amendé par le groupe. Trois situations de travail ont été examinées : le déneigement, le salage « curatif » et le patrouillage.

La DIT a par la suite demandé aux DIR de tester l'applicabilité du tableau de critères sur certains circuits, actuellement réalisés avec un seul agent en cabine de l'engin de service hivernal. Les résultats ont été présentés en séance.

Le tableau des critères de conduite avec ou sans opérateur (ou accompagnateur), pour les trois situations de travail, complété par les dernières observations du groupe du 7 juin 2011 devait être présenté le 6 juillet 2011 pour avis au comité central d'hygiène et de sécurité (CCHS). Les organisations syndicales ont cependant souhaité qu'au préalable une réponse soit apportée à votre courrier.

Le présent courrier ainsi que votre rapport seront donc transmis aux membres du CCHS conformément aux dispositions du décret n°82-453.

Pour la ministre et par délégation,
La Directrice, adjointe au Secrétaire général

Pascale BUCH

Pascale BUCH