



Lille le 09/10/2024.

A M. J-L Detavernier  
Vice-président des ressources humaines  
Département du Nord

Envoi en RAR.

Objet : DOVH 2024-2025 / F3SCT du 27/09/24

Et CST du 04/10/24.

Monsieur,

Lors des réunions de la F3SCT du 17/09/24 et du CST du 04/10/24 a été abordée l'organisation de la viabilité hivernale et dans ce cadre, « la conduite à un » des véhicules lors de salages des routes.

Vous le savez, SUD s'est opposé à « cette conduite à un », dès que vous avez décidé de mettre en place celle-ci, pour effectuer des économies, parce que cette organisation du travail est très dangereuse pour les agents départementaux concernés. Le travail isolé va être un facteur accidentogène aggravant.

Dans ce cadre, il est demandé à l'agent d'exploitation de CER de :

- Conduire un poids-lourd : sur des routes parfois très étroites, bordées de fossés, sur lesquelles deux véhicules ne peuvent se croiser,
- Le plus souvent dans l'obscurité, avec parfois de la pluie, et de ce fait une visibilité très restreinte,
- Ceci, durant plus de 3h d'affilée,
- Tout en actionnant les commandes de la saleuse, et en surveillant le salage de la chaussée à l'arrière par l'intermédiaire d'un écran vidéo de contrôle sur le tableau de bord.

En conclusion, tout est réuni pour produire un accident de la route.

C'est d'ailleurs ce qui s'est passé lors de viabilité hivernale 2023-2024. L'agent conduisant le poids-lourd a dévié de la route pour se retrouver dans le fossé, parce qu'il était en train de s'occuper du boîtier de commande de la saleuse. Il n'avait pas de coéquipier pour gérer cela pendant qu'il conduisait. Le collègue n'a pas été blessé. Il a eu de la chance. Vous avez également eu de la chance en tant qu'employeur. Mais jusqu'à quand ?

Vous le savez aussi, en cas d'accident, de blessure (hémorragie, membre sectionné), de malaise (cardiaque, vasculaire cérébral), il faut intervenir rapidement, voire dans certains cas, dans les premières minutes. Or le DATI (dispositif d'alerte pour travail isolé), fixé au bras de l'agent concerné, ne fera que déclencher une alarme au PC sécurité en cas d'immobilité de la personne. Dans le meilleur des cas les secours n'interviendront qu'au bout de 20 mn.

Nous évoquerons également les zones blanches de certains secteurs où aucun signal ne passe. Ceci va compliquer un peu plus les situations.

Nous vous demandons donc de revenir sur cette « conduite à un », et qu'il n'y ait plus que des ESH conduits par des binômes sur les routes du Nord.

Le coéquipier, formé Sauveteur Secouriste du Travail (SST) pourra, en plus de gérer la saleuse et faire le lien avec le PC sécurité, prodiguer les premiers gestes à son collègue en détresse en attendant les secours.

Pour ce faire, il faut augmenter les effectifs qui sont trop justes dans les Centres d'Exploitation Routière. En cas d'arrêt maladie, de survenue d'évènements climatiques exceptionnels, les organisations du travail actuelles sont mises à mal et les temps de repos obligatoires réglementaires ne pourront être respectés.

Il faut donc revoir à la hausse les effectifs des agents des CER, et revoir l'organisation du travail pour supprimer ces situations de travail isolé, avant qu'un accident dramatique ne survienne.

Pour ces raisons nous n'avons pu valider le DOVH (Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale) 2024-2025 en l'état.

Salutations,

Les représentants du personnel SUD à la F3SCT