

## Comité technique du 22 novembre 2019

Représentant.es CGT : Annie DACALOR, Olivier EVEN, Grégory ETIENNE

### **Réexamen du Documentation d'Orientation de la Viabilité de la Route (DOVR)**

**Cette réunion fait suite au CT du 12 novembre après le vote contre à l'unanimité des représentant.es du personnel. La collectivité a entre 8 et 30 jours pour convoquer un nouveau CT sur cette même question.**

Remarque aucune modification n'a été apportée sur le document.

La CGT fait la lecture d'une déclaration (jointe en annexe).

Des élu.es du personnel ont interpellé la collectivité concernant les incidents du jeudi 14 novembre (série d'accidents sur le territoire).

Le DGA s'est justifié en disant qu'il était difficile d'anticiper cet événement. Il nous informe que cette situation est classée en condition de circulation C3, c'est à dire en verglas généralisé.

La CGT rappelle les difficultés d'interprétation entre les conditions C2 (plaques de glace) et C3 (verglas généralisé), puisque le DGA classe une situation en C3 alors que le document d'orientation classe cet événement en C2.

### **Comment les patrouilleurs vont-ils s'y retrouver ?**

Au prétexte de coquilles présentes dans le texte d'origine, le DGA annonce que 2 modifications sont apportées:

- Le boîtier numérique évoqué pour les saleuses **sera bien un boîtier numérique asservi à un GPS**. La **conduite des saleuses à un** est d'ailleurs **conditionnée par la présence de cet équipement**.

Remarque : il nous avait été précisé le contraire lors du CT du 12 novembre, ce n'est donc pas une coquille !

- La **décision du patrouilleur de saler ou non ne sera pas validée par le cadre d'astreinte** contrairement à ce qui est écrit.

Dans un tract, nous avons attiré l'attention sur les responsabilités accrues des patrouilleurs avec les modifications de niveau de service. Cette réécriture du DOVR augmente encore considérablement leur responsabilité puisque leur décision ne sera même plus validée par un cadre d'astreinte.

La déclaration de la CGT reprenant les préconisations de l'INRS sur le travailleur isolé (Voir en annexe) l'administration répond sur un seul point, relatif au déclenchement et à la gestion des secours.

Pour le Directeur de la DI, la main courante embarquée signale une saleuse à l'arrêt au bout de 30 mn, donc répond à ce point, puisque les patrouilleurs verront en rouge et en temps réel ce véhicule immobilisé.

La CGT répond que ce système ne correspond pas aux préconisations de l'INRS, car aucun système d'alerte n'est prévu. C'est au patrouilleur, (déjà bien occupé avec sa patrouille, notamment si le salage a été déclenché), de se soucier du passage au rouge d'un camion. Lorsqu'il qualifie le réseau, l'interface de l'application ne lui permet pas de visionner cette carte.

L'ensemble des représentant.es du personnel demandent de surseoir au vote pour se prononcer sur le document corrigé.

Le Président refuse et annonce que le vote se fera sur l'ancienne version.

### **VOTE : CONTRE : LA CGT , LA CFDT ET SUD**

Collège Employeur : 3 Pour / 2 Contre

**Au vu de ces éléments,  
la CGT appelle à la mobilisation  
le 25 novembre 2019  
lors du passage en CP de ce dossier  
RDV salle des pas perdus dès 13h30**

## Intervention CGT : CT 22 novembre 2019

Nous voulions rappeler ce que dit l'INRS en matière de travailleur isolé :

« La démarche de prévention des risques professionnels impose avant tout à l'employeur de chercher à éviter les risques ou à les limiter ([article L. 4121-1 du Code du travail](#)). Les mesures, mises en place sur le fondement des principes généraux de prévention ([article L.4121-2 du Code du travail](#)), auront pour objet de maîtriser les risques qui ne peuvent être évités, en intégrant la sécurité le plus en amont possible des procédés de travail, et en privilégiant les mesures de protection collective sur les moyens de protection individuelle. ».

« En raison notamment de la grande diversité de situations rencontrées, le code du travail confère à l'employeur le pouvoir et la responsabilité :

- d'identifier les situations d'isolement physique,
- d'apprécier l'opportunité de prendre en considération ces situations et d'y remédier,
- de déterminer les mesures appropriées à leur prévention. »

Dans les préconisations de l'INRS, il est stipulé : « pour que la prévention des risques soit efficace, elle doit comprendre en premier lieu :

- des **mesures organisationnelles à savoir** diminuer le nombre et la durée des interventions isolées, ne pas laisser un salarié seul à un poste dangereux. »

Ainsi, comme le prévaut l'organisation du Département de l'Orne, la situation courante doit être la conduite à 2 de la saleuse.

Pour rappel les principales préconisations de l'étude ergonomique de l'Orne sont: **Pas de conduite à un :**

- de 22h à 4H,
  - si la visibilité est réduite : brouillard épais, couche de neige fraîche rendant difficile le repérage de la chaussée,
  - si route verglacée, neige tassée, neige recongelée, chaussée glissante sur route sinueuse et/ ou pentue (ex : RD 767 Corlay Guingamp),
  - Si succession de nombreux ronds-points et carrefours, stationnement de véhicules en bordure de chaussée, aménagement urbain, présence de piétons,
  - Si raclage et salage simultanés de la chaussée,
- Toujours sur les préconisations du INRS : des mesures **portant sur l'environnement direct**, le poste de travail et l'équipement doivent être prises.

Pour rappel, aucune étude ergonomique de prévention n'a été effectuée par le Département pour palier au risques inhérents à la conduite à un des saleuses. Pire, le Département a refusé lors du dernier CHSCT du 12 novembre 2019 de prendre en considération les préconisations de l'étude ergonomique de l'Orne.

Ainsi, l'aménagement essentiel du poste de travail des saleuses devrait être des boîtiers numériques permettant automatiquement les réglages en fonction de la position GPS. Cette prérogative n'est pas assurée par les boîtiers actuels.

- Enfin, des actions relatives au déclenchement et à la gestion des **secours** font partie des préconisations essentielles selon INRS . Ces éléments n'ont pas été pris en compte par le Département, également.

Compte tenu de tout ces éléments, la CGT tient à rappeler que la responsabilité du Conseil Départemental serait aggravée en cas d'accident d'un agent en situation de travailleur isolé.