

Décrypt-inFO

Formation spécialisée santé sécurité et conditions de travail ministérielle du 19 décembre 2024

#7 : Santé, sécurité et tempêtes sociales : FO garde le cap

En résumé

- En démarrage d'instance, FO fait mention des difficultés rencontrées à Mayotte suite au cyclone Chido, avec un accent sur la nécessité de valoriser les compétences des agents dans la gestion des crises climatiques et rappelle l'importance de conditions de travail dignes et d'une reconnaissance des missions.
- Suite aux différentes interpellations, le SG fait un état des lieux de Mayotte, le plus exhaustif possible sachant que certains agents n'ont pas encore pu être contactés
- L'annexe sur le mercure de la circulaire du 27 mars 2017 relative à la prévention des risques spécifiques aux métiers de l'administration de la mer a été modifiée
- Le rapport d'étude de l'ANSES sur l'exposition des travailleurs à la pollution de l'air à proximité du trafic routier et ses conséquences sur leur santé a été présenté et les suites données à ce rapport discutées : mise en place de certaines actions rapidement et ouverture dans les prochains mois d'une discussion sur un plan de prévention. FO lance déjà des propositions d'actions !
- Sur le plan de prévention renforcé des risques routiers en DIR, FO réaffirme les manques, la nécessaire reconnaissance et décroche la remise en place du groupe de travail de suivi.

Pour aller plus loin :

Procès-verbal de la séance du 2 avril 2024

Le procès-verbal est adopté.

Actualisation de la circulaire du 27 mars 2017 relative à la prévention des risques spécifiques aux métiers de l'administration de la mer : projet d'annexe modifiée relative aux dispositions particulières aux risques liés au mercure

Intervenants FO : Philippe RAVET

Résumé des épisodes précédents

L'annexe relative aux dispositions particulières relatives aux risques liés au mercure est mise à jour. Lors des 2 groupes de travail sur cette thématique, FO a demandé des avancées sur les mesures de prévention et de communication vis-à-vis du public, ainsi que des informations sur le plan de modernisation des phares contenant encore du mercure. En effet, le premier principe de prévention est d'éviter le risque puis de remplacer ce qui est dangereux. C'est ainsi que des éléments nous ont été présentés ou nous seront présentés sur le programme de modernisation des phares dans les prochains mois.

Position portée

FO salue les avancées issues des discussions en groupe de travail et en particulier a bien noté l'engagement de revenir vers nous sur le plan de modernisation des phares et notamment son plan de retrait du mercure. Il nous reste cependant une remarque sur l'annexe, justifiant notre amendement.



Amendement FO :

Dans le paragraphe II – les risques liés à l'utilisation du mercure dans les phares, nous ne comprenons pas la valeur de 20°C pour l'évaporation du mercure.

A notre connaissance, il n'y a pas de valeur d'évaporation. Les études ont en effet été réalisées pour une température du mercure à 20°C mais cela ne signifie pas que c'est seulement au-dessus de cette température que le mercure s'évapore. Dans certains phares, il a déjà été constaté des évaporations à 15-17°C.

Nous proposons donc de remplacer la phrase par, après les ` : ' : « le mercure s'évapore à température ambiante et son évaporation augmente avec l'augmentation des températures. »

Résumé des débats :

Amendement FO accepté par l'administration.

En séance, la DGAMPA assure que cette annexe est opérationnelle et vise les éléments essentiels, les éléments généraux faisant aussi le lien avec cette annexe. En particulier, les membres de la FSM demandent que le suivi post-exposition soit traité sur ce polluant.

Vote :**Vote :**

Pour : **FO** – CFDT – UNSA (10)

Abstention : SNCTA (1)

Contre : CGT – FSU (4)

**Résultats de l'étude de l'ANSES portant sur
« l'exposition des travailleurs à la pollution de
l'air à proximité du trafic routier et ses
conséquences sur leur santé »**

Intervenants FO : Claire FELD et Olivier GLEIZES

De quoi parle-t-on ?

Cette étude a été commandée par le CHSCT ministériel en 2019 et confiée à l'ANSES dans les mois qui ont suivi. Suite à de nombreux reports, l'ANSES présente lors de cette formation spécialisée ministérielle son rapport auprès des représentants du personnel, pour la première fois.

Le rapport initialement commandé par les représentants du personnel avait pour vocation d'évaluer les impacts de la pollution de l'air sur la santé des agents travaillant sur et aux abords des routes.

L'ANSES a choisi d'étendre son étude plus globalement sur l'ensemble de la population ce qui explique la généralité de l'étude.

L'objectif de l'étude était d'analyser l'exposition des travailleurs à la pollution atmosphérique issue du trafic routier, de le comparer aux risques

sur les travailleurs non soumis à cette pollution, d'identifier les polluants majeurs, les situations à risque, et les conséquences sanitaires associées pour proposer des recommandations visant à réduire les expositions et améliorer la santé des travailleurs. 24 polluants (sur 35) ont été sélectionnés pour caractériser les risques sanitaires parmi lesquels : dioxyde d'azote (NO₂), PM2.5, PM10, carbone suie, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) (fluoranthène, benzo(a)anthracène), benzène, éthylbenzène, et métaux (antimoine, baryum, manganèse).

Les concentrations d'exposition estimées pour les travailleurs exposés professionnellement à la pollution issue du trafic routier sont largement supérieures à celles estimées pour la population de référence, non exposée professionnellement à la pollution issue du trafic routier, d'un facteur 2 à 32 fois supérieures selon les scénarios. Le groupe de travail note la forte influence des situations d'exposition en habitacles dans cette comparaison.

Les résultats montrent une surexposition avec des niveaux d'exposition des travailleurs à la pollution routière qui sont systématiquement supérieurs à ceux de la population de référence, parfois jusqu'à 17 fois plus élevés dans les habitacles pour des polluants comme le carbone suie. Les activités en habitacle présentent le plus grand risque d'exposition, en particulier lors de situations de congestion ou dans des zones à trafic dense.

Les conséquences sur la santé sont diverses :

- **Décès anticipés** : Les expositions prolongées aux PM2.5 et au carbone suie augmentent les risques de mortalité prématurée toutes causes confondues. Pour 1 000 travailleurs, 11 à 120 cas supplémentaires sont attribuables à ces expositions.
- **Effets cardiovasculaires et respiratoires** : Les expositions journalières aux PM10, PM2.5 et au carbone suie entraînent une augmentation des hospitalisations pour causes cardiaques.
- **Cancers** : Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et le benzène augmentent les risques de cancers respiratoires et de leucémie aiguë myéloïde.
- **Irritations et troubles respiratoires** : L'exposition au dioxyde d'azote et à d'autres polluants (ammoniac, antimoine) entraîne des irritations des voies respiratoires et des diminutions des fonctions pulmonaires.

L'ANSES note que la population générale est déjà exposée à des niveaux de pollution supérieurs aux valeurs de référence.

Enfin l'ANSES, en note d'amélioration aimerait creuser la poly-exposition.

L'ANSES préconise donc :

Prévention collective

1. Intégration de la pollution dans les démarches de prévention :

- Inscrire les expositions à la pollution routière dans le **Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP)**.
- Élaborer des fiches d'entreprise incluant les risques de pollution atmosphérique, en associant les services de prévention et de santé au travail.

2. Réduction des expositions :

- Éviter les heures de pointe et privilégier les itinéraires moins exposés au trafic.
- Minimiser le temps passé en zones à forte pollution ou congestionnées.
- Favoriser des équipements collectifs comme des zones de stationnement ou de repos éloignées du trafic.

3. Amélioration des équipements :

- Adopter des pratiques pour réduire l'exposition dans les habitacles : mode recirculation de l'air, remplacement des filtres d'habitacle, limitation des fenêtres ouvertes.
- Fournir des équipements de protection respiratoire adaptés pour les travaux en extérieur.

Actions individuelles

1. Sensibilisation des travailleurs :

- Former les travailleurs aux risques de la pollution et aux bonnes pratiques pour les limiter.
- Mettre à disposition des fiches d'information sur les risques liés aux polluants spécifiques.

2. Suivi médical renforcé :

- Instaurer des bilans réguliers de santé ciblant les pathologies respiratoires, cardiovasculaires et cancéreuses.
- Inclure des mesures spécifiques pour les travailleurs à risque élevé, comme les chauffeurs de bus et les livreurs.

Suivi et recherche

1. Indicateurs prioritaires :

- Mettre en place un suivi des expositions au dioxyde d'azote (NO₂) et aux particules (PM_{2.5}, PM₁₀), les plus appropriés et les plus faciles à mesurer.
- Réaliser des campagnes de mesure pour évaluer précisément les expositions dans les habitacles et en extérieur.
- Définir des valeurs de référence pour certains polluants

2. Acquisition de données :

- Étendre le recensement des métiers concernés par la pollution routière.
- Développer des études épidémiologiques à grande échelle pour confirmer les risques identifiés.

Positions FO :

Il aura fallu attendre 6 années pour obtenir les résultats de cette étude et avec au final une portée plus généraliste que ce que nous avons demandé. Nous sommes en effet un peu déçus de lire en conclusion qu'un recensement des métiers doit être mené alors que certains des métiers étaient ciblés dans notre demande initiale : agent d'exploitation, technicien de maintenance, ingénierie mais aussi contrôleur.

Sur le fond de ce dossier, cette étude nous éclaire tout de même significativement sur les risques, bien réels et sérieux, encourus par les agents selon les conditions d'exposition et avance des pistes de prévention. Voici nos premières propositions de mesures de prévention à développer dans ce cadre

- Tout d'abord reconnaître les maladies liées à la pollution atmosphérique (DUERP mais aussi tableau des maladies professionnelles)
- Ensuite sur l'environnement de travail :
 - Mettre en œuvre un plan de végétalisation des abords et des aires de repos afin de capter « naturellement » certains polluants
 - Mettre en œuvre des murs végétalisés ou des écrans anti-pollution voire des tours de purification « mobiles », aux abords des routes et des chantiers
 - Etudier l'impact de la fluidification du trafic sur la pollution (par exemple avec les feux tricolores ou avec des systèmes embarqués d'itinéraires alternatifs – capteurs externes ou internes aux véhicules)
 - Equiper les abords de la route par des capteurs et contribuer à la donnée
- Et enfin sur les conditions de travail :
 - Sur les matériels utilisés, viser « l'excellence » des véhicules en termes de pollution et assurer un entretien de qualité en particulier sur les filtres
 - Réfléchir clairement à certaines activités sur des périodes de pic de pollution (ex contrôles) ou les déplacer sur des endroits à l'écart du fort trafic
 - Réduire le temps d'exposition quand les activités ne peuvent être décalées en informant les agents des pics de pollution (via mesure directe ?)
 - Fournir évidemment des masques anti-pollution équipés de filtres adaptés aux particules fines et aux gaz
 - Equiper les équipes en vêtements réfléchissants antistatiques, traités contre les polluants ou capturant les particules

- En cas de chantier, prévoir l'installation de cabines hermétiques et climatisées (avec un très bon filtre)
- Informer et former les agents sur ce risque particulier (fiche individuelle d'exposition aux risques)

Résumé des débats :

La DGITM annonce qu'il lui faut aussi digérer ce rapport pour définir les durées et taux d'exposition sur le terrain, et d'affiner les travaux pour faire un plan d'actions détaillé.

Evidemment, les préconisations déjà faites dans le rapport de l'ANSES (communication, intégration aux DUERP) y trouveront leur place.

Le réseau des médecins du travail a décidé de mettre à son ordre du jour ce sujet.

Suite des épisodes :

Le ministère s'est donc engagé à la rédaction d'un plan d'action concret et détaillé comprenant la reconnaissance du risque et les mesures de prévention à mettre en œuvre. Dans ce cadre, FO veillera à ce que l'ensemble des agents exposés soient pris en compte à la juste hauteur de leur exposition à ces risques et pour que les mesures utiles les plus simples à mettre en œuvre le soient au plus vite dans les services.

Tableau des accidents graves, mortels et des suicides

Intervenants FO : Claire FELD et Olivier GLEIZES

Ce tableau est présenté à chaque séance et doit prochainement faire l'objet d'une discussion pour savoir ce qu'il faut y faire apparaître.

Rappel des discussions antérieures :

- Besoin des informations sur les accidents « mer »
- Sur les accidents plus généralement : donnée perdue depuis le passage RSU en particulier sur le taux de gravité, TARS (taux d'absentéisme pour raison de santé), taux de turn-over, ... dispatchés par direction
- Suivi des agressions

Nous vous remontons à nouveau des éléments qui nous interpellent :

- L'état de santé dans les DIRM pose question : le suicide de 2023 puis le suicide de 2024 n'ont pas fait l'objet d'enquête, certes, mais contrairement à ce qui est remonté, il semble que les représentants du personnel aient bien demandé de faire une enquête de compréhension. Le baromètre social nous mettait déjà la puce à l'oreille sur le sujet santé mentale dans les DIRM et nous en avons plusieurs échos.
- Nous réinsistons sur les suites des événements passés à l'OFB avec toujours l'attente d'un décryptage

- Et nous n'oublions pas tous les éléments déjà issus de ce tableau sur lesquels nous attendons l'ouverture du travail : risques en montagne, risques particuliers autour de la retraite, ...
- Cerema où les conditions de travail se dégradent, une difficulté d'obtenir des visites de sites, plusieurs Audit RPS en cours, et il serait souhaitable d'avoir une analyse globale.

Nous en profitons pour rappeler que nous sommes dans l'attente du détail par direction du baromètre social.

Nous attendons donc avec impatience le travail sur ces remontées d'information et sur les indicateurs à suivre. Le SG attend la suite des discussions et prend bien note des suggestions de FO.

Plan ministériel renforcé des risques liés aux interventions sous circulation des agents des DIR

Intervenants FO : Alexandre BERGOUGNOU, Pierre VINCENT-LUCE et Olivier GLEIZES

Nous n'entrerons pas dans le détail des actions une par une mais nous noterons quelques éléments marquants qui nécessitent d'y travailler.

Tout d'abord, nous souhaiterions savoir si les annonces faites par les ministres désormais démissionnaires lors de notre bilatérale fin novembre sont toujours d'actualité : aide des familles, assermentation, travaux d'intérêts généraux ? En discute-t-on ?

Sur la présentation de l'observatoire des accidents ainsi que le travail en cours avec la DIRNO sur la méthode de recueil des informations nécessaires à l'élaboration d'indicateurs d'exposition au risque, nous vous rappelons l'importance de ces deux sujets pour suivre les risques particuliers et souhaitons être informés complètement et régulièrement !

C'est d'ailleurs le cas sur l'ensemble des actions. Ce point d'étape n'est pas tant de mesurer votre avancement que de se donner rendez-vous sur ce qui a été produit et, s'il est possible de le faire, de mesurer les impacts des actions menées.

Pourtant, à ce jour, nous constatons que de nombreuses fiches de cadrage, cartographies, procédures, échanges, capitalisations sont mis en place sans qu'on en ait la moindre information et retour. Et que les éléments nécessaires pour poursuivre le suivi sont suivis statistiquement et non qualitativement. C'est dommage mais pas que... Cela dénote une vision de ce plan de prévention.

Nous dénonçons également le manque d'envergure vis-à-vis des évolutions technologiques. En effet, certaines technologies évoluent rapidement, des

développements en cours permettent de fluidifier le trafic comme pour anticiper un choc.

En effet, l'ensemble de ces mesures doit être vu également au regard d'autres indicateurs : par exemple l'âge moyen, l'âge moyen des agents qui font des astreintes, le nombre d'heures supplémentaires, le taux d'accident et le taux de gravité, etc...

Nous notons également des difficultés de recueil de résultats avec la DSR alors que ces actions représentent 30 % du plan de prévention.

Nous demandons donc la réactivation du groupe de travail risques routiers pour suivre les travaux au fil de l'eau.

Nous réinsistons également sur les éléments non pris en compte dans ce plan de prévention et qui sont nécessaires, y compris au regard des éléments aujourd'hui fournis :

- La réflexion sur les moyens matériels
- La formation des nouveaux arrivants et le temps de se former aux risques particuliers et de se sentir « prêts »
- La prise en compte du vieillissement des équipes et la traduction en actions concrètes de prévention
- La prise en compte du travail isolé et la mise en œuvre de réponses concrètes pour répondre à ce risque
- La reconnaissance de la dangerosité des missions doit être obtenue avec la bonification du service actif. Le simple dépôt de la proposition n'est pas suffisant !

De plus, FO demande de remonter tous les accidents car nous constatons qu'il y a des manques et que chaque accident fasse l'objet d'une enquête.

Pour en savoir plus :

[Notre mot à dire supplément sécurité des professionnels de la route](#)
[Notre plate-forme de revendications sur la viabilité hivernale](#)

Résumé des débats :

Réponse du SG sur la bonification du service actif : plusieurs ingrédients qui ne sont pas réunis aujourd'hui.

La DGITM doit nous transmettre plus d'informations sur le plan et le SG relance le GT et une présentation semestrielle de l'avancement du plan et de l'observatoire des accidents.

La déclaration préalable de FO :

Monsieur le président,

Mesdames et messieurs les membres de cette instance,

Chers camarades,

Cette séance s'ouvre dans une fin d'année pour le moins particulière : à nouveau sans ministre, mais également sans budget voté, et dans une multitude de crises qui ne nous feront pas oublier les sujets prévus aujourd'hui mais qui ne pourraient être passées sous silence.

Et nous commencerons par Mayotte. Nous en avons souvent parlé dans cette instance, car malgré le fait que ce soit le dernier département français et qu'il soit loin des yeux, nous ne pouvons que commencer cette instance par nos pensées et notre soutien pour tous ceux qui souffrent des conséquences du passage du cyclone Chido. Cette partie de la république est aujourd'hui dévastée par une tragédie climatique, après une crise sociale aiguë. Cette tragédie nous rappelle que les services publics doivent jouer un rôle indispensable face au dérèglement climatique, pour secourir, reconstruire et garantir une vie digne à chacun mais aussi pour prévenir ces événements. Ceci doit se faire en s'appuyant sur les compétences de ce pôle ministériel, compétences qu'il faut valoriser et non casser.

Mais la vraie question aujourd'hui est quelles sont les nouvelles de Mayotte ? En particulier, pour ce qui nous intéresse ici, de la santé des agents de notre pôle ministériel et de leurs conditions de travail ?

Au-delà des ravages que ce cyclone a faits, il y a aussi le ravage des réorganisations ou contre-réorganisations et le ravage de la perte de sens. Non pas du sens de la mission, ça vos agents l'ont ancré en eux, mais plutôt le sens des positions prises par « plus haut ». Oui, nous affirmons qu'il y a eu bien du temps gaspillé pour peu de résultat de la loi 3DS (que nous n'allons pas regretter). Oui, nous affirmons que dans plus en plus de territoires, la pression « politique » fait reposer sur de simples agents le respect de la loi et des principes qui régissent notre société et qui garantissent à nos enfants un territoire à peu près préservé. Oui, nous affirmons que vos agents vont mal, très mal !

D'autant plus mal que nous mesurons mal les impacts de la loi spéciale sur le fonctionnement des services. Pouvez-vous nous éclairer sur les conditions de travail prévisible de nos collègues dans les semaines et mois à venir ? Et en particulier quel est l'impact sur les projets immobiliers ?

Bref, une fin d'année pleine de questions...

Nous vous remercions.