

Réunion CSSCT

Le 7 octobre 2024 – 14h15

Présents :

- Sandrine KRIEFF – Directrice Générale
- Stéphanie BERNADAS – Responsable RH
- Madame Floriane MONTAIGNE – Infirmière SSTL
- Jean-Pierre BAILLON – Membre CSSCT
- Séverine SARRAUTE – Membre CSSCT
- Patrice SAINT AMON – Membre CSSCT
- Nicolas WEYLAND – Membre CSSCT

Absent :

- Thomas BERGEROT – Responsable QSE
- Stéphane MOREAU – Membre CSSCT
- Elisabeth GALLEGO – Membre CSSCT
- Freddy MARRIER – Membre CSSCT

Lieu : CEI de Castets

Ordre du jour

- Présentation du procès-verbal du 17 mai 2024
- Point sur le DUER
- Politique Sécurité
- Revue des AT et presque AT
- Point sur le plan d'action SST
- Formation réglementaire
- Plans de prévention
- Chantiers FLR – point sur les procédures et véhicules utilisés
- Point sur les EPI des agents viabilité suite problème d'hygiène
- Questions diverses

| THEMES ABORDES | DELAIS | RESPONSABLE(S) POUR ACTION |
|--|--------|-------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Présentation du procès-verbal du 17 mai 2024</u> Après relecture en séance, RAS. ➤ <u>Point sur le DUER</u> Pas de nouveau risque ajouté, la version 12 est vigueur. ➤ <u>Politique sécurité</u> Comme évoqué précédemment, la politique QSE a été mise à jour et signée courant juillet 2024, elle sera affichée et diffusée simultanément avant la fin de l'année. ➤ <u>Revue des accidents et presque'accidents depuis le dernier CSSCT</u> ➤ Accident de travail avec arrêt = 1 <ul style="list-style-type: none"> ➤ L'agent ramassait la signalisation en fin de chantier, il était passager du fourgon. Les agents se sont arrêtés en BAU pour ramasser les panneaux lorsque l'agent côté passager est descendu du fourgon il a mis le pied gauche sur la dénivellation d'enrobés au niveau de la glissière. Il s'est tordu la cheville et a ressenti une vive douleur. Il a été ramené au CEI par son collègue. → <i>Analyse des causes réalisées. Pas de causes réelles identifiées à part la présence de la marche d'enrobés.</i> ➤ Accident de travail sans arrêt = 2 <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lors de la manutention des K5a, l'agent déchargeait le fourgon depuis la BAU. La deuxième pile de cônes a basculé vers le visage de l'agent et l'a heurté. Ses lunettes lui ont coupé le nez et il a un œil au beurre noir à droite. ➤ L'opératrice s'est rendue en voie par la galerie, en ouvrant la porte (barre antipanique) elle s'est tordu le pouce droit. Sur le coup, elle n'a pas ressenti de gêne mais en fin de poste et à froid la douleur s'est faite plus présente. ➤ Accident de travail bénin = 6 <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le chef d'équipe Parc réalisait l'entretien de la saleuse, il a voulu chasser un axe en utilisant un marteau et un chasse-goupille. Le marteau a glissé et a tapé le pouce gauche du chef d'équipe. ➤ Le technicien a voulu ouvrir le portail de l'aire d'Océan Ouest, un nid de guêpes était présent à l'arrière du panneau présent sur le portail. Le technicien a été piqué à l'oreille gauche. Le technicien a également été piqué en ouvrant un coffret RDT à Soustons. Il a déclenché une réaction allergique. ➤ L'opératrice se rendait sur une intervention, en bas de l'escalier de la voie 201, elle a raté la dernière marche. Elle est tombée en arrière en se tordant la cheville, elle a senti craqué sa cheville. ➤ Après une journée de travail avec ses nouvelles chaussures de sécurité, un technicien a ressenti une petite douleur à l'orteil droit. Le lendemain matin, impossible de poser l'orteil par terre, même de le bouger. | | |

Consultation du médecin traitant : inflammation certainement due aux chaussures de sécurité. Remarque : la pliure de la chaussure appuie à l'endroit inflammé. → *Achat de nouvelles chaussures de sécurité adaptées.*

- L'agent poussait le chariot tire-cône sur la chaussée, le tire-cône s'est bloqué dans un nid de poule et l'agent s'est tordu le pouce sans gravité.
- L'agent posait un balisage, il s'est baissé pour déplacer un panneau avec son socle en se relevant il s'est cogné l'arcade dans le panneau. Il a eu une légère plaie.

➤ **Accident de trajet = 1**

- En se rendant à son poste de travail (domicile-travail) l'opérateur a percuté un chevreuil, occasionnant uniquement des dégâts matériels sur son véhicule.

➤ **Presqu'accident = 12**

- En rentrant chez lui, l'agent s'est aperçu qu'il avait une tique accrochée sur la peau. Il avait réalisé du débroussaillage toute la journée.
- Le fourgon de patrouille était stationné sur une place de parking à proximité des sanitaires de l'aire de PDL Est pour le nettoyage de ceux-ci. Un PL est arrivé et a bloqué le fourgon, le chauffeur est descendu et a demandé à l'agent de se décaler. Le parking étant vide l'agent a indiqué au chauffeur qu'il pouvait se garer ailleurs et le ton est monté.
- Lors de la pose de balisage fixe pour le fauchage entre les PR40 et 34+750 sens 2, après avoir posé les K5a sur l'axe VD/VM, l'agent a effectué une marche arrière avec le fourgon plus remorque de balisage depuis la voie de droite afin de poser les K5a sur l'axe bretelle de l'aire/VD. L'agent explique qu'il y avait de la présence d'eau sur le rétroviseur (pluie soutenue lors de la pose). Dans sa manœuvre la remorque s'est déportée en dehors du balisage VM et a été percutée par un PL. Avant l'impact le deuxième agent situé dans la cellule du fourgon pour la pose des K5a a crié afin d'alerter le conducteur de la présence de la remorque sur VM. L'agent a fait marche avant pour se remettre dans le balisage. Le chauffeur PL a essayé de s'écarter pour éviter la remorque mais les deux ont frotté. → *Une analyse de cet évènement a été réalisée (plusieurs pistes sont explorées : filtre anti-humidité sur les rétroviseurs, feux de gabarits plus larges sur les remorques PPL...)*
- Un caillou a été projeté sur la vitre du PL stationné à 15m de l'épareuse. Cela a engendré un éclat sur le pare-brise du PL.
- L'agent est rentré sur l'aire de Labouheyre Est pour réaliser le piquage de l'aire. Il a commencé par piquer la bretelle de décélération avec son fourgon stationné derrière lui pour le protéger. Après avoir fini de piquer l'aire il a déplacé son fourgon sur l'aire côté VL pour nettoyer ce côté. Il est donc passé sous le portique de gabarit avec la FLU levée.
- L'agent a voulu prendre le fourgon stationné dans le garage pour partir baliser. Il n'a pas vu que le fourgon était attelé avec une FLR, la FLR a heurté le rétroviseur du fourgon voisin.

- En rentrant chez lui, l'agent s'est aperçu qu'il avait une tique accrochée sur la peau. Il avait réalisé du débroussaillage toute la journée.
- L'agent voulait vider la benne du camion de collecte des déchets dans la fosse chez Véolia. Il a ouvert puis au lieu de lever la benne, il a réalisé l'action de dépose de la benne. Les raccords hydrauliques n'étaient pas débranchés ce qui les a endommagés.
- L'agent devait faucher un bassin, avant d'ouvrir le portail il a vu que des guêpes étaient présentes, il a donc utilisé la bombe anti-guêpe. Il a franchi et faucher le bassin. En fin de journée au moment de franchir le portail pour sortir l'agent s'est fait piquer à la main.
- En voulant neutraliser la voie de gauche pour ramasser un obstacle la FLU s'est déclenché à 20km/h. La vitesse est trop faible et donc le risque de se faire percuter est important. Cela se produit sur les FLU Mercura bien que l'anémomètre ai déjà été réglé en interne. → *Des essais ont été réalisés, l'anémomètre ne ralentit pas assez vite et donc la vitesse transmise au système n'est pas la bonne. Les anémomètres ont été bloqués le temps que Mercura trouve une solution pérenne.*
- L'agent a quitté le réseau par le portail d'accès de service pour aller contrôler la passe US du bassin. En contournant le bassin avec son fourgon, le AK14 de toit a heurté les branches d'arbre et s'est arrachée. L'agent avait oublié de rabattre l'AK14.
- Les agents posaient une neutralisation VG/VM lorsqu'un VL est arrivé sur VM et s'est rabattu sur VD au dernier moment. Un PL était présent sur VD et a du se décaler sur BAU alors que l'agent s'y trouvait pour mettre en place le B21.

Beaucoup d'évènement matériels impliquant fourgons et poids lourd et qui sont évitables avec plus d'attention ! Pour rappel, la moindre faute d'inattention peut avoir de lourdes conséquences, il est de notre responsabilité d'être vigilant.

Il est important et nécessaire de remonter les presque accidents et situations dangereuses, trop de situations sont rencontrées et ne sont pas partagées. Il en va de la sécurité de tous !

➤ **Point sur les actions CSSCT**

Consécutivement à l'accident du 9 août 2023 à la BPV Nord, nous avons évoqué la possibilité de mettre en place des bandes rugueuses à l'approche des BPV. Cette solution nous semblait pertinente et nous avons donc préparé un dossier pour des bandes rugueuses et des zones d'éveil. Le dossier a été complété par Atlandes puis transmis à FCA (organisme de l'état en charge des autoroutes). Le dossier n'a pas été refusé par FCA et par conséquent nous allons pouvoir expérimenter les deux solutions (bandes rugueuses et zone d'éveil) à l'approche des deux BPV. Un point sera fait prochainement avec Atlandes pour planifier les travaux.

Les actions consécutives aux analyses d'évènements et aux audit internes QSE suivent leur mise en place normale.

➤ **Formations/Visites réglementaires**

RAS

➤ **Plan de prévention**

7 Plans de Prévention signés depuis le dernier CSSCT, les membres du CSSCT sont systématiquement invités.

- PORTIS : maintenance des portails motorisés
- SEE : maintenance radio Exploitation
- VIEIRA FRERES : abattage et Elagage arbres à risque sur Aires de repos
- LABAT ASSAINISSEMENT : travaux d'hydrocurage et de passage caméra dans OHLE (Diffuseurs, Aires et Section courante)
- SERTELEC : installation et maintenance des compteurs d'énergies
- SVMS : réfection et maintenance des Panneaux a messages variables
- A2MI : maintenance de groupes électrogènes

Rappel : Les membres du CSSCT doivent systématiquement être invités à la visite d'inspection commune préalable à la rédaction du plan de prévention.

➤ **Chantiers FLR – point sur les procédures et véhicules utilisés**

Cf questions CSE n°5.

La règle CEI est effectivement de favoriser la FLR en avertissement en PL. Cependant selon le type de FLR, si elle est arrimée à un PL, le conducteur doit avoir un permis SPL (CE).

Il n'est donc pas possible de le mettre en place systématiquement.

Nous comprenons toutefois que pour être le plus possible dans cette configuration, nous devons étendre la liste des agents avec permis SPL. De ce fait un certain nombre seront prévus chaque année et ceux dès 2025. Il est également rappelé qu'il faut choisir la meilleure combinaison possible FLR/PL/Fourgon pour pouvoir mettre PL+FLR en fin de dispositif (ensemble le plus exposé à la circulation).

➤ **Point sur les EPI des agents viabilité suite problème d'hygiène**

Cf questions CSE n°9.

Le constat au bout d'une année avec le prestataire est que cette prestation n'est pas satisfaisante. Nous avons effectué un grand nombre de mails, réunions, appels pour essayer d'améliorer le service mais rien ne change. Une procédure est lancée pour sortir de ce contrat dès que possible (début 2025), et reprendre un achat EEA des EPI. Nous n'abandonnons pas la possibilité de faire laver les vêtements, des consultations sont en cours.

➤ **Questions diverses**

- Est-il possible d'avoir des antihistaminiques dans les trousse de secours au cas où notre personnel serait allergique ? En cas de piqure de guêpes notamment ?

Réponse : la question a été posée à la médecine du travail, leur retour est qu'il est strictement interdit d'avoir des médicaments dans les trousse de secours.

- Neutralisation des voies pour intervention en TPC d'Aximum:

Aximum a partagé avec Atlandes et EEA l'analyse des risques propres à leur activité de remplacement de glissières notamment en TPC. Leur analyse de risque met en évidence des risques lorsque les agents Aximum sont présents en TPC (lorsque le TPC est étroit le coefficient de déformation de glissière ne les protège pas) et sur les actions de marche arrière lorsqu'une voie de gauche est neutralisée (ils sont obligés de s'éloigner de la glissière et donc ils sont proches de la circulation).

En parallèle, nous avons partagé avec Atlandes l'analyse de risque de pose de balisage par EEA. Il n'est pas anodin de neutraliser une voie supplémentaire.

Atlandes doit synthétiser les deux évaluations de risque et nous devons conclure sur les mesures d'exploitation à mettre en place pour permettre une intervention en sécurité des équipes d'Aximum et d'EEA. Pour compléter, une synthèse des largeurs de TPC sur tout le tracé est en cours avec l'aide des OPEA Sud. Sujet à suivre à la prochaine réunion.

N'hésitez pas à remonter les problèmes ou questions à votre encadrement avant la réunion CSE.

Fin 16h00

Prochaine réunion du CSSCT :

Le 2/12/2024 à 14h00 au CEI de Labouheyre (**Pensez à vos chaussures de sécurité**)