



FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex
tél. : 01 48 18 82 81 – Fax : 01 48 51 62 50 –
E mail : fd.equipement@cgt.fr - Site : www.equipement.cgt.fr

Neige et pagaille sur les routes de France : Le désengagement de l'Etat est une réalité incontournable.

Suite aux intempéries et épisodes neigeux intervenus en Décembre et après les tables rondes de la ministre qui n'a pas voulu la participation des organisations syndicales, la fédération nationale CGT de l'Equipelement et Environnement a décidé de faire son propre retour d'expériences pour faire valoir ses constats, son analyse de ce qui s'est passé et ses propositions pour sortir de la carence des pouvoirs publics.

Eléments de constat dans les Directions Interdépartementales des Routes

(DIR) impactées par les épisodes neigeux en Ile de France, dans les départements des zones du Sud Ouest, du Nord et de l'Est.

1. **Les prévisions météo** : malgré les alertes météo, la présence de nos stations météo et l'activation des centres de coordination, les services spécialisés de déneigement de la **viabilité hivernale (VH)** se sont trouvés en difficulté pour engager leurs interventions sur leurs circuits de déneigement prévus tant à cause de la circulation que des situations de blocage de certaines routes par quelques poids lourds. ***Ce n'est donc pas la faute de météo France ! la neige en décembre ça ne relève tout de même pas de la catastrophe naturelle imprévisible !*** mais il ressort une fragilisation des procédures de décision des responsables de la VH sur le terrain et au plus haut niveau quant l'épisode neigeux est brutal et intense.

POUQUOI ?

2. **Les situations de blocage sont la résultante de mesures d'interdiction de circulation des PL qui interviennent trop tardivement.** A qui la faute ? au transport routier en raison du transport à flux tendus (véritable stock de marchandises sur les routes qui s'est développé au rythme de la libéralisation du secteur des transports et de la logique du tout routier depuis 25 ans !) ou à l'irresponsabilité des pouvoirs publics de ne pas prendre de décisions d'interdiction de circulation des PL assez tôt pour préserver les accès des engins de déneigement aux routes ? En fait, tout cela se négocie entre le ministre et les organisations professionnelles de transporteurs et de chargeurs, qui mettent une pression considérable, pour in fine donner priorité à leurs activités ! Pas surprenant que la pression sur les conducteurs routiers se solde par « passer coûte que coûte » au risque de la sécurité des salariés, des agents de l'Etat chargés de l'exploitation et des usagers de la route. De plus les capacités de stationnement des véhicules sont, à l'approche des grandes agglomérations notamment en Ile de France, en déficit chronique. C'est une question récurrente posée depuis longtemps par les

salariés routiers pour leur permettre de respecter la réglementation sociale et de bénéficier de conditions de sécurité et d'hygiène pendant leurs temps de repos ! C'est bien de la responsabilité des pouvoirs publics de mettre en œuvre les capacités de stationnement nécessaires plutôt que de laisser se perpétuer le stationnement des PL sur les bandes d'arrêt d'urgence (B.A.U) et les bretelles d'accès et de sortie des stations services (c'est un scandale connu de l'Etat!). Il en est de même de la responsabilisation des usagers en voiture pour se rendre au travail ou pour le quitter qui ne peut s'engager dès lors que les pouvoirs publics n'anticipent pas sur les événements : aller au travail et rentrer de son lieu de travail ne devraient pas poser de problème avec 5 cm de neige ! y compris lorsque les salariés empruntent les transports collectifs par bus.

3. **Les plans d'organisation et de mobilisation de la viabilité hivernale**, mis en œuvre du 15 novembre 2010 au 15 mars 2011 (*notamment les Documents d'Orientations de la Viabilité Hivernale 2010/2011 (DOVH)*, en quelque sorte les feuilles de route des services de déneigement) **sont empêtrés dans les spirales d'économies de moyens et d'abaissement de niveau de service et sous estiment les besoins des organisations de travail qui sont sous pression des résultats attendus de retour à l'état normal des routes.** Les équipes en astreinte sont contraintes au retour au travail une semaine d'astreinte sur deux au lieu de trois normalement, voire quatre, pour assurer la continuité sur une période de neige ou de météo délicate qui se prolonge sur plusieurs semaines. C'est à coup de dérogations des garanties minimales du temps de travail et de repos et d'amplitude que l'on passe l'évènement météo et la dégradation des conditions de circulation. Il s'en suit une situation de travail dégradée qui pousse quelque fois à franchir la ligne blanche des réglementations du travail. ***Le dialogue social au sein des comités techniques paritaire (CTP) et des comités locaux d'hygiène et de sécurité (CLHS) se solde la plupart du temps par une absence de réponses aux exigences des agents et de leurs représentants syndicaux sur ces questions de conditions de travail et de sécurité.***
4. **Les moyens disponibles engins, véhicules de déneigement et les stocks de sel ne sont plus à la hauteur des besoins opérationnels.** Le transfert des routes nationales en 2007 dans le cadre de la décentralisation, a multiplié les gestionnaires des infrastructures entre les services de l'Etat –DIR- et des Conseils Généraux et les communes. A cela s'ajoute le démantèlement des parcs départementaux (des ex DDE) transférés en tout ou partie aux départements, qui a fragilisé la maintenance, l'entretien et la réparation des engins. Quand on désintègre ces outils formidables qu'étaient les parcs de la « maison Equipement », on perd toute une synergie et des coopérations entre services pour assurer une capacité opérationnelle. ***Le service public est avant tout confronté au « mauvais temps » des politiques d'affaiblissement des moyens publics qu'elle s'appelle RGPP ou réforme de l'Etat et austérité budgétaires pour les services publics.***

Analyses de ce qui s'est passé: partout le service public et ses usagers se sont retrouvés dans la galère...

POURQUOI ?

5. **La gestion des situations de crise est frappée par l'insuffisance des moyens opérationnels propres à l'Etat**, au sein du ministère, alors qu'ils étaient le fleuron

emblématique des ex DDE avec au cœur de leurs métiers la prévention et le traitement des épisodes neigeux mais aussi en appui solide sur la culture de la gestion des situations de crise qui se manifestaient très concrètement sur le terrain. Aujourd'hui les efforts maximum et mobilisations des hommes et équipement publics sont fournis, bien souvent par les collectivités. Il faudra bien sortir de cette situation de carence des pouvoirs publics ! sinon c'est à répétition, ici et ailleurs, que se reproduiront les « pagailles de décembre ». Il faut réinvestir fortement dans les moyens matériels et humains de l'exploitation de la VH. ***Les services publics ont pour vocation de répondre, en continue, 24h sur 24 aux besoins des populations, et de l'économie du pays pour éviter la galère des usagers.***

6. **L'engagement et les difficultés des agents sont au maximum et agissent comme de véritables amortisseurs des situations de crise.** Par exemple, lors de la journée du 24 décembre 2010, jour de la paralysie dans le Nord-pas –de Calais le centre d'entretien et d'intervention (CEI) d'Arras n'avait qu'un seul camion pour faire environ 35 à 40 km de salage (aller) ; des agents d'autres CEI ont été appelés avec leurs engins de déneigement, en vain, puisque le mal était fait compte tenu des distances : de Lille à 55 km, de Dourges à 30 km et Valenciennes à 70 km ! En Ile de France, ça roulait bien sur le périph et sur les autoroutes, mais blocage sur les grandes pénétrantes des voiries rapides urbaines (N118..) à cause des PL et des insuffisantes capacités de stationnement des PL pour éviter l'encombrement de la voirie. Des difficultés de coopération entre les services des différents gestionnaires de voiries apparaissent, malgré la volonté de quelques responsables, dans la gestion des stocks de sel, chaque gestionnaire étant légitimement occupé à traiter en priorité ses « points durs ». Les DOVH 2010/2011 des DIR Massif central et de l'Est avec les consignes de déneigement en priorité de la voie de droite en début d'épisode neigeux engendrent des conséquences catastrophiques sur le retour à la situation normale et aboutissent à la paralysie systématique du trafic aux heures de pointes. Que dire des difficultés des agents de la DIR Sud Ouest pour faire réparer leurs engins de déneigement depuis la disparition des parcs départementaux des ex DDE qui assuraient la maintenance, l'entretien et le dépannage des engins par leurs équipes d'astreinte ! maintenant il faut prendre RdV auprès d'une plate forme de réparation « externalisée », c'est donc une source de complexité et d'inefficacité !
7. **Le respect des garanties minimales du temps de travail et de repos sont poussés au maximum.** Dans la DIR nord certains agents ont effectués jusqu'à 26 heures de travail consécutifs afin d'effectuer le service public. Que dire de la mise sous pression des équipes liées aux contraintes exceptionnelles qui vont au maximum de ce que permettent les obligations minimales sur le temps de travail et de repos des équipes... C'est pour ces raisons liées aux conditions de travail et d'hygiène que la CGT a contesté et dénoncé les dispositions du cadrage national des DIR en œuvre depuis 2007. Que dire également des situations de sécurité et de stress des agents de la DIR Massif Central quant les responsables refusent la conduite accompagnée du conducteur (1 chauffeur et un opérateur) des véhicules dans des conditions difficiles des routes bidirectionnelles malgré un effectif présent ! un agent a travaillé 19 heures sur une amplitude de 20h30 et a obtenu un repos de 11 h pour reprendre le travail à l'issue de son repos pour une durée de 12h 30 sans interruption...

Les propositions de reconquête du service public sont les seules en capacité de répondre aux besoins et pour mettre un terme à la carence des pouvoirs publics.

8. **La capacité d'intervention à titre préventif et curatif est largement affaiblie par les réductions des moyens budgétaires.** Les personnels œuvrant au sein du programme des infrastructures et des services de transports représentent au total 16 977 ETP soit 48 % des effectifs de ce programme consacré aux politiques de l'entretien et exploitation des routes. C'est globalement une insuffisance d'effectifs de l'ordre de 1000 agents dans les DIR depuis plusieurs années qui est en cause et combattue par la CGT afin de retrouver une capacité de travail à la hauteur des attentes du niveau de services de qualité. Alors que dire du budget 2011, par lequel le gouvernement annonce une réduction de 27 % des crédits d'entretien des routes nationales. Les crédits de fonctionnement pour la viabilité hivernale passeront de 169 millions d'€ en 2010 à 153 millions en 2011 soit 10% de baisse. La localisation et la quantité des stocks de sel¹ et l'anticipation de son acheminement par train, le volume des stocks et leur renouvellement pendant la période hivernale sont des paramètres opérationnels étroitement associés à une organisation de travail. ***Pour que ça fonctionne bien dans le respect des garanties minimales, la CGT revendique des moyens et une organisation de la production de la VH qui reposent tant sur le professionnalisme des agents que sur l'engagement et la prise en compte de la pénibilité des équipes en continue.***
9. **Revoir l'organisation d'ensemble permettant la mise en cohérence des actions et de l'organisation à chaque niveau de responsabilité, ce qui pose les questions des synergies des services et de mutualisations des moyens.** Après la division du travail entre différents gestionnaires des réseaux routiers (décentralisation et transfert des parcs au CG que la CGT n'a pas voulu et a combattu) qui a désorganisé plutôt que renforcer les organisations, ***la CGT porte une exigence de cohérence d'organisation et mise en commun des DOVH avec ceux des collectivités et des sociétés d'autoroutes***, qui sont les "feuilles de routes" de l'exploitation en VH. Se trouve posée la question de la mise en commun de certains moyens tels que la gestion des zones à risques et la gestion des stocks de sel en conformité avec les obligations de sécurisation des quantités disponibles issues de la table ronde « épisodes neigeux » . Ne faut-il pas exiger que les différents gestionnaires soient étroitement associés et liés solidairement pour le retour de la route à la normale et aux conditions normale d'exploitation ? Ce qui suppose de revoir l'organisation d'ensemble des moyens de la viabilité hivernale (VH) y compris des organisations de travail. ***La CGT estime que cette mission d'intérêt général est à considérer juridiquement avec une obligation de moyens dont une exemplarité des moyens de l'Etat est justifiée, en vue d'une production d'un haut niveau de service public de qualité.***
10. **La gestion des situations de crise : c'est aussi Responsabiliser les employeurs en la matière pour que l'organisation de la VH fonctionne bien :** « il vaut mieux rester sur place quelques heures plutôt que de se fourvoyer dans la circulation pendant

¹ **Les mesures gouvernementales de la table ronde « route et transport »** du 11 janvier 2011 : meilleure identification des zones à risques pour le PL ; renforcer les quantités disponibles de sel dont les stocks doivent aujourd'hui couvrir en moyenne 20 jours d'intempéries en début de saison ; ce stock devra désormais être sécurisé de façon à garantir durant tout l'hiver une autonomie minimale de 8 jours d'intempéries.

l'épisode neigeux en cours de traitement ». ***Pour la CGT, la mobilisation des forces de l'ordre doit être au maximum pour gérer les situations de la circulation délicate avant qu'elles ne dégénèrent ! la sécurité des salaires doit être assurée en tout temps sur les lieux du travail et leur trajet domicile- lieu de travail.*** Les véhicules de déneigement, bénéficient de priorité par les gyrophares à éclats bleus, encore faut-il qu'ils puissent accéder aux routes ! une fois de plus le rôle des forces de l'ordre est primordial pour cette intervention en période météo délicate.

11. Le dialogue social doit être restauré et s'avère être une priorité pour la bonne organisation de la VH. Les espaces de concertation et de consultation des agents (CTP et CLHS) doivent jouer leur rôle, pour prendre en compte les exigences des personnels et des besoins de leur organisation de travail. Sinon c'est une vision de chefs de services qui sont cantonnés sur des tâches technocratiques (tableaux de bord) en plein décalage avec les missions des agents. ***Pour la CGT il faut en finir avec la « politique de l'autruche » car les directions sont rattrapées par les problèmes de terrain et des conditions de travail et de sécurité des agents. La ministre est désormais saisie de ces préoccupations fortes de l'opinion publique. La CGT demande que les bilans de la période hivernale soient enfin approfondis en regard de ces analyses et qu'aucun sujet ne soit tabou pour que soit mis sur la table des négociations les besoins et exigences du service public et des agents.***

Ce document est le retour d'expériences CGT pour le champ du ministère (MEDDTL) suite aux épisodes neigeux. Un document global regroupant les retours d'expériences pour le secteur Transports, Cheminots et Equipement sera diffusé par l'UIT-CGT sous peu.