

*Direction du personnel
et des services*

*Direction de la sécurité
et de la circulation routière*

Direction des routes

Circulaire n° 2000-54 du 21 juillet 2000 relative à l'organisation et la sécurité du travail en service hivernal

NOR : *EQU0010118C*

Le ministre de l'équipement et du logement à Monsieur le vice-président du conseil général des ponts et chaussées (pour information) ; Monsieur le responsable de DPS/AG secrétariat général (pour information) ; Monsieur le directeur des affaires financières et de l'administration générale (pour information) ; Monsieur le directeur des routes (pour information) ; Madame la directrice de la sécurité et de la circulation routières (pour information) ; Messieurs les coordonnateurs des missions d'inspection générale territoriale (pour information) ; Madame et Messieurs les préfets de région (pour information) : directions régionales de l'équipement (pour information) ; centres d'études techniques de l'équipement de Méditerranée, du Sud-Ouest, de Nord-Picardie, de Lyon, de l'Est, de l'Ouest, et de Normandie-Centre (pour information) ; centres interrégionaux de formation professionnelle d'Aix-en-Provence, Arras, Clermont-Ferrand, Mâcon, Nancy, Nantes, Paris, Rouen, Toulouse, Tour (pour information) ; services maritimes et de navigation de la Gironde, du Languedoc-Roussillon, et de Nantes (pour information) ; services de la navigation du Nord-Est, du Nord - Pas-de-Calais, de Rhône-Saône, de la Seine, de Strasbourg et de Toulouse (pour information) ; Mesdames et Messieurs les préfets de département : directions départementales de l'équipement (pour information) ; directions de l'équipement de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon (pour information) ; services maritimes du Nord, de la Seine-Maritime, des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais, des Bouches-du-Rhône (pour information) ; Monsieur le directeur de l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat (pour information) ; Monsieur le directeur de l'Ecole nationale des techniciens de l'équipement (pour information) ; Monsieur le directeur du service d'études techniques des routes et autoroutes (pour information) ; Monsieur le directeur du centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (pour information) ; Monsieur le directeur du centre national des ponts de secours (pour information) ; Monsieur le directeur du centre d'études techniques maritimes et fluviales (pour information).

La sécurité et la santé des personnes en situation de travail sont un impératif majeur. Leur prise en compte dans la conception des organisations du travail est un gage de qualité de vie au travail et de qualité du service rendu. Tels sont les deux principes qui fondent cette circulaire sur l'organisation et la sécurité du travail en service hivernal.

En effet, celui-ci, activité phare de l'entretien et de l'exploitation de la route, en raison de son impact sur la vie sociale et économique de notre pays, appelle un professionnalisme et une organisation qui répondent aux principes rappelés ci-dessus et qui soient donc fondés sur l'analyse des tâches réelles à accomplir.

Dans ce contexte, la présente circulaire traite exclusivement des questions du service hivernal pour les deux prochaines campagnes (2000-2001 et 2001-2002). Elle constitue une première étape formalisée par référence à la directive européenne n° 93-104-CE du 23 novembre 1993. Les dispositions qu'elle prévoit ont vocation à être adaptées, lors d'une nouvelle étape, dans le cadre du décret à prendre en application des dispositions qui seront arrêtées en matière d'aménagement et de réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat.

C'est au regard des impératifs de sécurité et de santé des agents que les services ont conduit, au travers d'études et d'enquêtes, une démarche approfondie en vue de préciser les conditions d'exécution du service hivernal. S'appuyant sur des observations concrètes et sur les données relatives aux rythmes biologiques, notamment dans leurs incidences sur l'alternance « travail-repos », cette démarche a montré la nécessité de mettre en œuvre de nouvelles pratiques d'organisation du travail.

Cette orientation a été confirmée par le ministre lors de la séance du 23 septembre 1999 du Comité technique paritaire ministériel (CTPM).

Par ailleurs, pour que puissent être prises en compte la diversité et la variabilité des situations à traiter dans chaque service, le Comité central d'hygiène et de sécurité (CCHS) a recommandé à l'unanimité sur ce point, le 3 mai 2000, que soient distingués deux types de situations hivernales.

Dans le prolongement de ces démarches, la présente circulaire vise à mettre un terme aux situations excessives, au regard du nécessaire repos des agents, qui ont pu être constatées en service hivernal, et précise les limites à l'intérieur desquelles doit être organisé leur travail. Elle s'inscrit exclusivement dans une perspective « hygiène et sécurité » de

l'organisation du travail et a pour but de caractériser la durée et l'alternance nécessaires des temps de travail et de repos et non de réglementer la durée globale du temps de travail proprement dite. Les modalités de mise en œuvre, en termes de méthodes, de procédures et de facteurs à prendre en compte, font l'objet d'une note technique complémentaire annexée.

Les mesures à appliquer et les limites à prendre en considération, définies ci-après, ne concernent, sauf indication contraire explicite, que l'organisation et la sécurité du travail en service hivernal. Il est précisé que les tâches qu'il implique sont prioritaires sur les autres en période hivernale.

1. Complément au DOVH

Dans chaque département, le dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) est complété par une démarche spécifique « organisation du travail » permettant, en fonction des caractéristiques des phénomènes à traiter, de rendre cohérents l'organisation et la charge de travail des agents, les niveaux de service et les moyens.

A ce titre sont décrites, dans le DOVH, la base référentielle des phénomènes à traiter et les situations correspondantes ainsi que toutes les mesures d'organisation ayant trait à l'alternance « travail-repos », à la sécurité et à la santé des agents intervenant en service hivernal. En particulier sont définies :

- les zones climatiques homogènes au regard de la nature et de l'ampleur des phénomènes hivernaux couramment observés ;
- pour chacune de ces zones :
 - la situation courante dite « de référence »,
 - les situations à caractère « imprévisible ou exceptionnel ».

Les situations de type plan ORSEC, impliquant une cellule de commandement en préfecture, sont exclues de cette description.

En outre sera également définie au DOVH une référence fixe pour les calculs du temps de repos hebdomadaire et du temps de travail hebdomadaire moyen pour chaque service. Elle pourra être l'heure d'embauche du lundi matin.

2. Situation courante de référence

En situation courante dite « de référence », les organisations du travail en service hivernal doivent être étudiées et mises en œuvre en respectant au moins les valeurs limites définies ci-dessous en référence à la directive européenne n° 93/104/CE du 23 novembre 1993 :

- temps de repos quotidien continu : 11 heures minimum ;
- temps de repos hebdomadaire continu : 35 heures minimum (qu'il soit pris au cours de la semaine ou en fin de semaine) incluant au moins un dimanche de repos sur deux dimanches consécutifs. La prise en compte d'un dimanche sur deux dimanches consécutifs fera l'objet d'une mise en œuvre progressive et adaptée en fonction des situations locales existantes en concertation avec les représentants du personnel.

Ces valeurs constituent les limites absolues à ne pas dépasser en situation courante de référence.

Les organisations du travail, susceptibles de prendre en compte des valeurs plus favorables à la sécurité et à la santé des agents, doivent, bien entendu, être étudiées. Les situations qui prennent déjà en compte des valeurs plus favorables à la sécurité et à la santé des agents ne doivent, bien entendu, être modifiées que si ces modifications correspondent globalement à une amélioration de la protection des agents.

Pour ce qui concerne les interventions de nuit, les temps de pause et les interruptions du travail, les dispositions suivantes seront prises comme référence :

- interventions de nuit : elles sont effectuées dans la limite des seules nécessités que requiert la situation météorologique. Dans cette éventualité, les rythmes d'intervention doivent limiter l'accumulation de fatigue des intervenants. Le repos de sécurité, après de telles interventions, est obligatoire. Il est défini par l'arrêté du 29 mars 1985 du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Il est rappelé que les interventions de nuit en service hivernal ne constituent pas un travail de nuit continu et s'inscrivent dans la durée. Toutefois, il convient de se reporter aux recommandations générales sur le travail de nuit formulées par le CCHS lors de sa séance du 25 juin 1998, lorsqu'elles trouvent à s'appliquer ;
- alternance « travail-pause » : pendant les interventions, les séquences travail et pause doivent alterner de la manière la plus régulière possible avec une périodicité de l'ordre de deux heures de travail pour une pause. La durée de la pause ne peut être inférieure à un 1/4 d'heure. Vous devez définir localement dans le DOVH, après concertation, les rythmes et les durées des pauses notamment au regard des circuits et des conditions d'intervention. Les temps de pause sont inclus dans le temps de travail ;
- interruptions du travail : de telles interruptions doivent être prévues pour permettre la prise des repas. Ces interruptions visent à alterner séquences de travail et repos intermédiaires. Leur durée qui ne peut être inférieure à 3/4 d'heure, n'est pas comprise dans le temps de travail.

Le temps de travail hebdomadaire moyen ne constitue pas un critère essentiel d'hygiène et de sécurité, mais il garde toute son importance pour le pilotage de l'organisation du travail. Il concerne toutes les activités du service sans distinction et permet de juger de la qualité de l'organisation notamment au regard des récupérations. La directive européenne précise que ce temps ne doit pas excéder 48 heures sur une période de référence de quatre mois (en neutralisant, le cas échéant, les congés). Il s'agit d'une limite supérieure absolue. Les services ont donc la possibilité de développer, dès la campagne 2000-2001, des organisations du travail permettant d'atteindre dans toute la mesure du possible, une valeur inférieure.

En tout état de cause, cette référence de 48 heures est susceptible d'évoluer dans le cadre de l'aménagement et de la

réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat.

3. Situations à caractère imprévisible ou exceptionnel

Le DOVH doit évoquer la survenance de situations à caractère imprévisible ou exceptionnel et préciser les niveaux de service correspondants.

En situations à caractère imprévisible ou exceptionnel, dans le respect des principes généraux de la protection, de la sécurité et de la santé des intervenants, notamment l'alternance « travail-repos » et dans le respect des dispositions sur le repos de sécurité, il peut être dérogé aux seuils définis au paragraphe 2 dans les limites suivantes :

- le repos quotidien continu ne doit pas être inférieur à 9 heures ;
- le temps de travail maximal sur une période de sept jours ne doit pas excéder 60 heures ;
- le repos hebdomadaire continu peut être ramené une fois à 24 heures pendant la situation à caractère imprévisible ou exceptionnel ;
- dès la fin de la situation à caractère imprévisible ou exceptionnel, les mesures de récupération horaire doivent intervenir pour restaurer les conditions normales de repos.

Les dérogations aux limites de temps de repos, prises pour faire face aux situations à caractère imprévisible ou exceptionnel, relèvent de la décision du directeur départemental et de ceux à qui il a délégué cette compétence.

Une procédure d'information préalable ou concomitante du personnel et de ses représentants est mise en œuvre pour préciser les dérogations aux limites de temps de repos.

Cette procédure est renouvelée au minimum toutes les 48 heures si l'on constate la persistance de la situation à caractère imprévisible ou exceptionnel. Cette procédure est décrite dans le DOVH.

4. Situation de type ORSEC

En période hivernale, si une telle situation se présente, impliquant une cellule de commandement en préfecture, le directeur départemental peut être conduit à déroger à l'ensemble des limites de la situation courante « dite de référence » et de celles des situations à caractère imprévisible ou exceptionnel, notamment au seuil de 9 heures de repos quotidien continu. Le directeur départemental informe, dans les plus brefs délais, le personnel et ses représentants, des dispositions dérogoires prises dans ce cadre et en rend compte au préfet.

5. Recommandations générales

C'est au regard des critères de sécurité, tant pour les agents que pour les usagers, que doivent être organisées et dimensionnées les unités d'intervention. Les conditions d'exécution des tâches en service hivernal nécessitent, en règle générale, l'activité de deux agents à bord des engins de viabilité hivernale. Certaines interventions, dans le respect des règles de sécurité, peuvent ne requérir qu'un seul agent à bord.

Le DOVH doit définir les situations qui relèvent respectivement des différentes conditions d'intervention.

Il est en outre rappelé que l'organisation générale de la prévention et de la sécurité comporte l'obligation de mettre en place les formations adaptées et celle d'organiser le suivi médical des agents.

Le système d'information sur le service hivernal en direction des usagers et des maires, auxquels vous associez l'ensemble des pouvoirs publics, doit contribuer à renforcer la sécurité des agents et à participer à la reconnaissance de leur professionnalisme.

L'ensemble des mesures à prendre en application de ces dispositions doivent être examinées selon les procédures habituelles de concertation en Comité local d'hygiène et de sécurité (CLHS) et en Comité technique paritaire spécial (CTPS).

*
* *

Les présentes dispositions concernent tous les personnels placés sous votre autorité y compris ceux dont les tâches sont organisées sous l'autorité fonctionnelle du président du conseil général, dans le cadre des conventions de mise à disposition auprès du département. Dans tous les cas, vous saisissez l'autorité départementale afin de préciser les conditions de mise en œuvre de ces mesures pour le réseau routier départemental. Elles doivent permettre de progresser dans le sens de l'amélioration des conditions de travail et de sécurité de l'ensemble des personnels.

Un bilan de l'activité de service hivernal sera établi en fin de campagne, identifiant précisément les situations à caractère imprévisible ou exceptionnel et les dérogations qu'elles ont nécessitées. Ce bilan sera présenté et débattu en CLHS et en CTPS avant l'été suivant la campagne hivernale.

Vous l'adresserez aux trois directions d'administration centrale, direction du personnel et des services, direction des routes et direction de la sécurité et de la circulation routières avant le 31 mai. La direction du personnel et des services établira, en liaison avec les autres directions, une synthèse pour l'ensemble des directions départementales, qui sera présentée et débattue en CCHS avant le 1^{er} octobre. Vous ferez valoir dans vos bilans les difficultés particulières que vous auriez pu rencontrer dans l'application de ces dispositions.

L'application de ces dispositions modifie sensiblement les pratiques actuelles, et représente un effort conséquent demandé à chacun, selon sa responsabilité.

La présente instruction est une étape significative visant à la prise en compte de la sécurité et de la santé des personnels. Elle a vocation à être à nouveau adaptée, en concertation avec les représentants du personnel, dans le cadre de l'application des dispositions relatives à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat.

Pour le ministre et par
délégation :
*La directrice de la sécurité
et de la circulation routières,*
I. Massin

Pour le ministre et par
délégation :
Le directeur des routes,
P. Gandil

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur du personnel des
services,*
P. Chantereau

ANNEXE À LA CIRCULAIRE N° 2000-54 DU 21 JUILLET 2000 RELATIVE À L'ORGANISATION ET À LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL EN SERVICE HIVERNAL

ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE

La circulaire et les dispositions qu'elle fixe pour l'exécution du service hivernal s'inscrivent dans une démarche globale d'organisation du travail fondée, d'une part, sur les impératifs de sécurité et de santé des agents et, d'autre part, sur l'objectif de continuité et de qualité du service public. Cette note précise les modalités de mise en œuvre qui appellent, au plan local, des approches nouvelles et des procédures spécifiques.

Principe de la démarche d'organisation du travail en service hivernal

La démarche engagée depuis deux ans a montré le poids déterminant de l'organisation du travail, au sens de la prise en compte de la dimension humaine, individuelle et collective (santé, sécurité, état de fatigue), dans la définition et l'exécution des tâches de service public et dans la mise en œuvre des moyens.

Il en est ressorti la nécessité de mettre en œuvre de nouvelles pratiques d'organisation du travail. Celles-ci doivent s'appuyer sur la réalité des tâches à exécuter et sur les données relatives aux rythmes biologiques qui font apparaître l'alternance « travail-repos » et l'alternance « travail-pause » comme des facteurs prépondérants de sécurité pour le personnel.

Cela est particulièrement vrai en service hivernal dont l'exécution est soumise à de nombreuses aléas qui déterminent les conditions réelles du travail (fatigue de l'agent, difficultés du circuit, densité du trafic, conditions météorologiques, matériel utilisé et ergonomie du poste de travail...).

En effet, le service hivernal se caractérise par des sujétions fortes, liées à la variabilité des phénomènes à traiter et aux conditions particulières d'exécution. Cette variabilité se trouve, en outre, conjuguée avec la diversité des situations climatiques non seulement d'un département à l'autre, mais aussi à l'intérieur d'un même département.

Aussi, l'application concrète de dispositions précises sur l'organisation du travail, notamment en terme de temps de pause et de temps de repos, ne saurait se faire sans avoir, au préalable et dans chaque département, défini une base référentielle claire et mesurable des phénomènes à traiter et des organisations de travail correspondantes.

Cette étude préalable constitue un complément aux actuels DOVH, et doit y être intégrée. Elle concerne des activités qui sont peu programmables et dont le caractère prioritaire s'impose durant la période hivernale. Les recommandations de méthode suivantes ne concernent que ce cadre.

Les autres activités d'exploitation et d'entretien ne peuvent se poursuivre que dans la limite du temps de travail restant disponible après prise en considération des instructions de la circulaire rappelées ci-dessous pour le service national.

A. - Base référentielle

L'organisation de la viabilité hivernale, définie dans son principe par la circulaire du 31 octobre 1996 de la direction des routes et de la direction de la sécurité et de la circulation routières, conduit chaque direction départementale de l'équipement à mettre en œuvre une démarche technique d'organisation de son service hivernal sous forme d'un dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) répondant aux exigences et contraintes de la situation locale.

Les dispositions de la circulaire et les recommandations qui suivent viennent compléter celles précédemment arrêtées pour les DOVH, en introduisant des notions relatives aux situations météorologiques types, susceptibles d'être rencontrées, et aux principes d'organisation du travail des intervenants, notamment pour les alternances « travail-repos » et « travail-pause », en vue d'établir la base référentielle.

A cette fin sont définis :

- les paramètres à prendre en compte pour caractériser la situation à traiter ;
- les situations en distinguant :
 - la situation courante « dite de référence » ;
 - les situations à caractère imprévisible ou exceptionnel ;
- la transition entre ces deux situations.

A1. Paramètres à prendre en compte pour caractériser la situation hivernale à traiter

Pour permettre une analyse des conditions de travail et l'adaptation de l'organisation du travail, notamment par itinéraires ou en boucles, le DOVH approfondit la description des zones climatiques hivernales homogènes qui caractérisent le département, au regard de la nature et de l'ampleur des phénomènes observés.

Pour chacune de ces zones, il décrit les situations hivernales et leur traitement au moyen des paramètres suivants :

- le risque d'intempéries et les phénomènes à traiter :
 - risque d'intempéries : il s'agit d'une période où le risque de verglas ou de neige impose une surveillance active (y compris patrouillage), la préparation d'intervention et parfois une intervention préventive. Cette période à risque est caractérisée par sa durée et sa périodicité ;
 - verglas : ce phénomène présente diverses spécificités, selon qu'il est ou non accompagné de précipitations. Il est caractérisé principalement par sa durée, sa périodicité et son étendue géographique ;
 - neige : ce phénomène est susceptible de fortes variations qui peuvent modifier l'ampleur, voire la nature, des tâches. Il est caractérisé par sa durée, sa périodicité, son étendue et son intensité ;
 - les niveaux de service et des trafics (*cf.* circulaire DR/DSCR du 31 octobre 1996) ;
 - les circuits ;
 - le système de veille météorologique et l'organisation du patrouillage ;
 - le dispositif de déclenchement des interventions ;
 - les moyens matériels mis en œuvre ;
 - les principes d'organisation en sécurité des unités d'intervention.

A2. Les situations à distinguer

Dans chacune des zones climatiques définies précédemment, et à partir des paramètres ci-dessus, deux situations sont identifiées :

- la situation courante « dite de référence ». Elle correspond à des phénomènes hivernaux dont les caractéristiques (durée, périodicité, étendue, intensité) sont prévisibles et requièrent un volume d'intervention ne dépassant pas le seuil du régime d'un hiver courant pour la zone considérée et les niveaux de service définis. Ces situations recouvrent sensiblement les trois premiers cas cités dans le dictionnaire de l'entretien routier - volume 4 : viabilité hivernage page 87 ;
- les situations à caractère imprévisible ou exceptionnel. Elles correspondent à des phénomènes hivernaux ou à une conjonction d'événements socio-économiques et de phénomènes hivernaux caractérisés par des occurrences particulièrement aléatoires ou des valeurs (intensité, durée,...) très fortes allant au-delà de la situation courante « dite de référence ». Elles sont rares et ne se présentent que sur une faible partie de la période hivernale et selon des épisodes généralement de courte durée. Elles correspondent sensiblement aux quatre derniers cas cités dans le dictionnaire de l'entretien routier - volume 4 : viabilité hivernale page 87.

Le caractère imprévisible correspond à une situation qui nécessite, en raison de la soudaineté, une intervention immédiate non intégrable dans l'organisation en place au moment de son apparition. Il s'agit d'un événement ponctuel et peu courant compte tenu de la veille météorologique en place.

Le caractère exceptionnel correspond à des valeurs extrêmes, peu courantes : soit des caractéristiques des phénomènes à traiter (durée, périodicité, étendue, intensité, moment d'apparition), soit des autres paramètres définis plus haut (exemple : épidémie de grippe réduisant de moitié l'effectif disponible, pointe de trafic conjuguée à une intempérie). Cette situation ne doit représenter qu'un nombre limité de jours (dont certains, liés aux phénomènes touristiques, peuvent être anticipés) sur la totalité de la campagne hivernale.

Les situations de type plan ORSEC, impliquant une cellule de commandement en préfecture, sont exclues de cette catégorie.

Il importe que les limites départementales ne marquent pas une rupture dans le traitement des itinéraires. Aussi, la description des situations et des organisations du travail correspondantes doivent-elles être harmonisées dans les différents DOVH concernés.

A3. La transmission entre les situations

Elle est étudiée dans le DOVH au regard de l'ensemble des paramètres pour les deux types de phénomènes : neige ou verglas. Il importe que cette définition soit lisible pour les quatre catégories d'acteurs du service hivernal (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, opérateurs, usagers), car elle correspond à un changement de l'organisation du travail et à des modifications de niveaux de service.

Pour chaque type de phénomènes, en fonction de la connaissance et de l'expérience locales, seront définis puis affinés les systèmes de « valeurs-seuils de transition » des paramètres décrits plus haut. Les facteurs dimensionnants pour caractériser cette transition sont de trois ordres :

- ceux caractérisant les phénomènes et principalement le phénomène « neige » (durée, périodicité, étendue, intensité, moment d'apparition) qui est le plus dimensionnant ;
- ceux relatifs aux niveaux de services lesquels peuvent être ajustés ;
- ceux relatifs aux marges de manœuvre pour mettre en œuvre les moyens et organiser le travail face aux tâches à exécuter.

Leur interaction doit être prise en compte.

B. - Interventions en situation courante « dite de référence »

Les limites définies dans la circulaire sur le temps de repos, le temps de pause et l'interruption de travail, nécessitent les précisions suivantes :

Temps de repos quotidien continu : 11 heures au minimum

Toute période de 24 heures suivant un repos continu de 11 heures doit comprendre, elle-même, un repos continu de 11 heures au minimum.

En situation courante, le repos quotidien continu est, en général, supérieur à 11 heures. En outre, celui-ci ne contient pas les interruptions du travail (repas, par exemple) intervenant au cours de la période de travail entre deux repos quotidiens continus consécutifs.

Temps de repos hebdomadaire continu : 35 heures au minimum

Soit 24 heures de repos consécutif à une période de repos quotidien de 11 heures. Compte tenu de l'apparition aléatoire des phénomènes à traiter, ce repos hebdomadaire ne peut être systématiquement pris le dimanche. Toutefois, il comprendra, au moins une semaine sur deux, une période de 24 heures allant du dimanche 8 heures au lundi 8 heures. Cet objectif pourra être atteint progressivement en deux ans, en concertation avec les représentants du personnel.

Le repos de sécurité pris après intervention de nuit

Le repos pris à la suite d'une intervention de nuit (en application de l'arrêté du 29 mars 1985) est obligatoire. Il s'agit d'un repos au sens de l'hygiène et de la sécurité, même s'il est rémunéré. Le nombre et la durée des interventions de nuit doivent être réduits au minimum possible en fonction des conditions météorologiques et des nécessités du service. Les interventions de nuit doivent être anticipées, autant que possible, afin de pouvoir organiser le travail dans le respect de ce temps de repos et du repos quotidien continu (11 heures au minimum).

Alternance « travail-pauses »

Les limites fixées par la circulaire permettent d'adapter la fréquence et la durée des pauses à la difficulté et à la durée d'exécution des circuits de viabilité hivernale, selon les phénomènes (verglas, neige). Ce temps de pause est inclus dans le temps de travail effectif. Les pauses ne doivent pas être reportées à la fin de l'intervention. Elles visent, par une alternance la plus proche possible de deux heures, à introduire des paliers de récupération au cours de la journée de travail.

Cette alternance « travail-pause » s'appuie sur les données physiologiques des opérateurs en situation de travail.

Interruptions du travail

Les interruptions du travail sont des périodes de repos qui marquent une rupture d'au moins trois quarts d'heure (voire plus selon accords locaux), avec l'activité professionnelle. Elles ne sont pas intégrées dans le temps de travail effectif et correspondent, en général, à la prise des repas. Il importe que ces temps de repos intermédiaire puissent être pris en des lieux et dans des conditions appropriés.

D'une manière générale, les pauses et les interruptions de travail doivent être prévues en vue de limiter l'accumulation de fatigue.

Le calcul du temps de travail hebdomadaire moyen permet de disposer d'un indicateur simple de l'efficacité des organisations de travail mises en œuvre pour le service hivernal et les autres activités à conduire pendant la période hivernale. Ce temps de travail sera suivi régulièrement, statistiquement et devra être évalué par rapport au temps à ne pas dépasser, à savoir 48 heures.

Ces dispositions dessinent le périmètre du possible en situation courante « dite de référence ». A l'intérieur de ce périmètre, en fonction de circonstances (phénomènes à traiter, niveaux de services...), les organisations du travail mises en

place localement visent à aménager les rythmes de travail et de repos les plus favorables à la résorption de la fatigue et à la santé des agents.

Les interventions nécessaires en service hivernal, en décalage ou non par rapport aux horaires habituels de la journée de travail, ont un caractère prioritaire sur les autres activités mais sans que ne soient remis en cause ni le temps de repos quotidien continu ni les repos sous forme d'interruption de travail.

En particulier, la charge de travail des conducteurs d'engins de viabilité hivernale sera déterminée de telle sorte que les temps de repos nécessaires à la résorption de la fatigue (repos de sécurité, interruption de travail, repos quotidien continu) auxquels s'ajoutent les temps de pause, soient impérativement respectés. En complément des données générales existantes et des analyses de situation de travail conduites précédemment et afin de déterminer les références scientifiques, physiologiques et mentales, qui caractérisent, de manière précise, la fatigue dans l'exercice des métiers du service hivernal, l'administration en liaison avec le CCHS engagera, dès la prochaine campagne, les études médicales et ergonomiques nécessaires. Elles permettront de fixer les valeurs de référence d'hygiène et sécurité propres à ces métiers.

C. - Interventions en situation à caractère imprévisible ou exceptionnel

Pour ces situations, caractérisées par leur rareté, dans le respect des principes généraux de la sécurité et de la protection de la santé des intervenants, il peut être dérogé aux règles relatives aux temps de repos quotidien et hebdomadaire indiquées au point B selon les modalités et avec les limites prévues dans la circulaire et complétées ci-après.

Concernant les situations dérogatoires, les procédures de mise en œuvre, les mesures d'organisation du travail et les conditions propres à ces situations sont définies en concertation avec les représentants du personnel en CLHS et en CTPS, et inscrites au DOVH.

Deux cas doivent être distingués :

- les situations à caractère exceptionnel, par exemple celles des points de trafic touristique, pour lesquelles les modalités d'intervention peuvent être décrites partiellement à l'avance ;
- les situations à caractère imprévisible pour lesquelles les modalités d'intervention ne peuvent être décrites à l'avance. Seules les modalités de mobilisation du personnel peuvent l'être dans une certaine mesure.

Le DOVH prévoit les procédures d'information du personnel et de leurs représentants permettant de faire connaître à tous les conditions dérogatoires dans lesquelles se déroulera le travail. Cette information sera reconduite au bout de 48 heures si nécessaires.

Celui-ci prévoit, en outre, l'information des quatre catégories d'acteurs du service hivernal (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, opérateurs, usagers) sur les conséquences de ces situations (conditions de travail et niveaux de services).

Ces dérogations aux règles ne peuvent être décidées que par le chef de service ou les collaborateurs de deuxième niveau ayant dans leurs attributions le domaine de l'exploitation routière et dûment mandatés à cette fin.

En situation à caractère imprévisible ou exceptionnel, les dérogations possibles respectent les limites indiquées dans la circulaire et précisées ci-dessous :

- le repos quotidien continu minimum ne pourra être inférieur à 9 heures : toute période de 24 heures suivant un repos continu de 9 heures minimum doit comporter un repos continu minimum de 9 heures ;
- la durée hebdomadaire de travail maximale sur une semaine isolée est fixée à 60 heures ;
- le repos hebdomadaire continu peut être ramené à 24 heures une seule fois pour toute période de 7 jours présentant au minimum une journée commune avec la situation à caractère imprévisible ou exceptionnel.

Pour les autres règles, repos après intervention de nuit, alternance « travail-pause », interruption de travail, aucune dérogation n'est possible.

Les mesures restaurant les conditions de repos quotidien continu de la situation courante « dite de référence » doivent intervenir dès la fin de la situation à caractère imprévisible ou exceptionnel, pour respecter les principes des alternances « travail-repos ».

En situation dérogatoire, les interruptions de travail et l'alternance « travail-pause » doivent être particulièrement surveillée. Le rythme des pauses pourra être accéléré. Ces rythmes sont un des facteurs déterminants de sécurité.

D. - Dispositions organisationnelles

D 1. *Facteurs à prendre en compte pour l'organisation du travail*

Six types de facteurs déterminent les conditions d'exécution des tâches en service hivernal :

1. la sécurité des agents et des usagers ;
2. la sécurisation des opérateurs ;
3. la fatigue rémanente ;
4. les interventions isolées ;
5. les interventions de nuit ;
6. la complexité des tâches réalisées par les unités d'intervention.

Chacun d'entre eux doit impérativement être pris en considération dans l'organisation réelle du travail en tenant compte des différentes tâches à accomplir :

- la sécurité : les conditions objectives de sécurité pour les opérateurs sont satisfaites lorsque ceux-ci sont en mesure d'accomplir toutes les tâches nécessaires, successives ou simultanées, sans dégradation de l'exécution d'aucune de ces

tâches. La dégradation est caractérisée par une exécution incomplète, une prise de risque ou une fatigue excessive. Pour un poste multitâches comprenant l'exécution de plusieurs tâches simultanées, cela implique une ergonomie du poste de travail qui élimine, pour l'opérateur, les conflits de priorité et d'attention. L'exécution en sécurité des tâches par les agents est un gage de sécurité pour les usagers ;

- la sécurisation : elle dépend de la perception que l'individu a de la sécurité objective, à travers son « savoir-être » (expérience, maîtrise, état de fatigue,...) et sa formation. Elle conditionne, de manière très subjective, la sécurité face à une activité. En particulier, ce regard personnel joue un rôle essentiel dans la perception de certaines situations de travail (activité nouvelle, opérateur seul, interface usagers...);

- la fatigue rémanente : avant chaque intervention, il importe de tenir compte de l'état de fatigue accumulée par chaque opérateur. Cette fatigue rémanente doit être résorbée par une alternance « travail-pause » et une alternance « travail-repos » appropriées ;

- l'intervention isolée : quand il est seul, l'opérateur peut percevoir le caractère « isolé » de l'intervention comme un problème de « sécurité » lorsqu'il y va d'un danger objectif. Ce caractère isolé renvoie aussi à la dimension beaucoup plus subjective de la « sécurisation ». A cet égard, le caractère sécurisant de la relation possible avec un tiers, accompagnateur ou non, peut être pris en compte, selon les circonstances, comme un facteur de sécurité ;

- les interventions de nuit : en service hivernal, elles sont liées aux épisodes hivernaux et, de ce fait, ont des fréquences variables et un caractère aléatoire, ponctuel non programmable. Elles ne s'apparentent donc pas à un travail de nuit permanent inscrit dans la durée. Pour autant, une attention particulière doit être portée aux agents appelés à intervenir de nuit. Ils doivent avoir passé un examen médical préalable qui n'a décelé aucune contre-indication. Les recommandations du CCHS du 25 juin 1998 peuvent utilement fournir des indications. Il est à noter que le caractère nocturne d'une intervention est un facteur d'isolement supplémentaire. Lorsque des interventions ont lieu en période nocturne, vous veillerez à adapter les temps de pause et de repos en tenant compte de la pénibilité particulière résultant de la conjonction de la nuit, du froid et des tâches à accomplir.

La complexité des tâches réalisées par les unités d'intervention : c'est au regard des conditions locales de sécurité des agents et des usagers que l'organisation des unités d'intervention de viabilité hivernale sera mise en place. Dans le cadre d'une concertation avec les représentants du personnel relative à l'élaboration des compléments au DOVH seront précisées les interventions ne requérant l'activité que d'un seul agent à bord d'un engin.

A cette fin, doivent être examinées les caractéristiques des tâches, et en particulier les facteurs décrits ci-dessous :

- les difficultés de l'itinéraire (rampe, étroitesse, trafic, visibilité, manœuvre à effectuer) ;
- les conditions hivernales et l'heure d'intervention ;
- les modes opératoires qu'impose la situation à traiter ;
- l'expérience de l'agent et son état de fatigue lié à son activité antérieure ;
- l'ergonomie du matériel.

Ces éléments seront à examiner au plan local dans le cadre du DOVH et présentés à l'avis du CLHS et du CTPS.

Un suivi « radio » est mis en place pour toutes les interventions, en vue notamment de veiller à la régularité des pauses des opérateurs et de sécuriser ceux-ci par la garantie d'un accès au responsable d'astreinte pour le type d'intervention en cours. Une attention particulière sera portée aux pauses et interruptions de travail des conducteurs d'engins.

D 2. Matériels et système de communication

Une démarche de spécification ergonomique des matériels de viabilité hivernale est en cours. Elle a pour but de mettre en place progressivement des engins dotés de postes de travail adaptés à la physiologie humaine. Tout engin de viabilité hivernale doit être pourvu d'un moyen de communication avec le service permettant d'assurer le suivi cité ci-dessus.

D 3. Formation des agents

Les agents appelés à intervenir en service hivernal doivent avoir reçu une information détaillée sur le DOVH, une formation spécifique en interne comportant des exercices d'entraînement, y compris sur l'utilisation du dispositif radio, et une période de compagnonnage. Ils doivent avoir passé un examen médical qui n'a révélé aucune contre-indication à exercer cette fonction. Chaque agent doit disposer d'une autorisation explicite du chef de service à intervenir.

D 4. Organisation du service hivernal et patrouillage

L'organisation générale du travail dans le service, au cours de l'hiver, sera conçue de manière à pouvoir donner la priorité au service hivernal grâce à un système de mobilisation de l'ensemble des moyens prévus au DOVH pour traiter les phénomènes, y compris en situation à caractère imprévisible ou exceptionnel.

A cet égard, les systèmes de veille, de patrouillage et de déclenchement sont essentiels. La mise en place de tels dispositifs appropriés pourra nécessiter une véritable étude de réorganisation de ces tâches en vue de répondre de manière pertinente aux exigences de niveaux de service pour la situation considérée. Les procédures correspondantes ainsi que le niveau et le rôle des acteurs exerçant une responsabilité à ce titre seront également inscrites au DOVH.

Enfin, l'organisation des astreintes prendra en considération le nombre, l'importance et la nature des interventions à effectuer en dehors des heures habituelles de service. Si l'ampleur des tâches s'avère significative, il est conseillé d'organiser une rotation rapide des astreintes (2-3-2-...) pour éviter l'accumulation de fatigue des intervenants.

E. - Suivi des mesures et informations

Suivi des mesures et bilans

L'ensemble des mesures de cadrage arrêtées au niveau local en application de ces dispositions et inscrites au DOVH doivent être présentées pour avis en CLHS et en CTPS.

Le système de suivi de ces dispositions doit être continu tout au long de la campagne hivernale et permettre d'établir le bilan demandé sous la forme de réponse à un questionnaire type dont un modèle est joint aux présentes recommandations de mise en œuvre. Ce bilan doit d'abord servir à chaque directeur départemental de l'équipement pour apprécier l'organisation du travail mise en place, les difficultés rencontrées et les écarts avec les objectifs poursuivis au cours de la campagne.

La définition d'une origine unique pour le calcul des temps de travail hebdomadaire et de repos hebdomadaire continu est nécessaire. Précisée au DOVH, elle gagnera à coïncider avec l'heure d'embauche du lundi matin.

Au plan national, les enseignements qui seront dégagés de la synthèse de ces bilans seront présentés et débattus au CCHS et communiqués aux services. Une attention particulière sera apportée aux situations à caractère imprévisible ou exceptionnel, à leur fréquence dans la saison et à leur impact sur les rythmes travail-repos des agents et aux modalités de concertation et d'information mises en place.

Informations des usagers et des élus

D'une manière générale, le système d'information sur le service hivernal est adapté en fonction de l'évolution des situations, courante « dite de référence » et à caractère imprévisible ou exceptionnel. En plus des informations préconisées dans le guide méthodologique sur le DOVH pour la sécurité des usagers, des informations spécifiques sont diffusées tant en direction des usagers que des responsables élus ou administratifs sur les conditions de travail et de sécurité des agents lors de leurs interventions ainsi que sur le professionnalisme requis par ces tâches. Ce dispositif doit contribuer à mieux assurer la sécurité des agents.