



!! HEURTS DE FOURGONS, TROP C'EST TROP, CA SUFFIT !!

Le nombre de heurts de fourgons a atteint un niveau dramatique et intolérable, dont notamment des fourgons avec FLU sur voie de droite.

Les causes de ces accidents ont évidemment des origines diverses, mais on ne peut en rejeter l'entière responsabilité aux seuls usagers de nos réseaux, comme tentent pourtant de le faire systématiquement nos directions, quand cette dernière continue à réduire les effectifs donc les moyens à mettre en œuvre pour une meilleure sécurité dans les interventions quotidiennes des ouvriers autoroutiers et des patrouilleurs sur le tracé. Car, ces réductions d'effectifs conduisent évidemment à la recherche de nouvelles dispositions d'interventions et de schémas de signalisations de protections sur tracés qui ne vont malheureusement pas dans le sens positif que l'on est en droit d'espérer quand il s'agit de la sécurité de tous.

Les élus CGT-ASF ont interpellé à plusieurs reprises la direction d'ASF et celle de VINCI-Autoroutes, que ce soit en CCE, en ICCHSCT, CHSCT, par courrier officiel au Directeur Général et même en Conseil d'Administration d'ASF...

Ceci pour dénoncer les conséquences des nouvelles dispositions contenues dans le livret de signalisation qui autorise désormais aux ouvriers autoroutiers et aux patrouilleurs, qu'on oblige à intervenir seuls, de choisir entre :

1. la pose du fourgon sur BAU en amont de l'obstacle pour ensuite poser, seul et à pieds, des cônes pour couvrir l'obstacle, ce qui se faisait auparavant à deux intervenants,
2. la pose du fourgon en FLU directement sur voie de droite en amont de l'obstacle à protéger, l'agent allant se protéger ensuite derrière les glissières de sécurité, sans aucun autre avertissement préalable.

Et les choix des salariés découlent directement du fait qu'ils sont désormais seuls sur ces interventions. Il s'agit donc prioritairement de remettre en place les interventions à deux fourgons pour une signalisation plus efficace et plus sûre, comme elle existait auparavant. Pour cela nous préconisons :

- le retour à des effectifs suffisants dans les équipes de patrouille et de viabilité pour assurer la sécurité de tous sur le tracé autoroutier.
- les interventions à deux fourgons pour en installer un en BAU pour ensuite poser une signalisation « lourde » et couvrir la zone de l'obstacle.
- que ne soit plus utilisée la FLU en configuration isolée sur les voies de circulations.

Quoi qu'il en soit les salariés confrontés directement à ces situations à risques doivent être entendus pour revenir à des règles d'interventions les plus sécurisées possibles et ceci quels que soient les moyens matériels et humains à mettre (ou remettre) en œuvre.

La sécurité de tous n'a pas de prix.

