

NOTE POUR LE CTSD

Proposition d'organisation de l'inspection du travail pour les chantiers du Grand Paris

Les chantiers des réseaux de transport du Grand Paris présentent des particularités qui nécessitent de réfléchir à une organisation spécifique. Dès lors que ces chantiers s'étendent sur plusieurs départements de la région, une position régionale tenant compte des spécificités de chaque chantier doit être retenue.

Conformément à une décision du Codir, un groupe régional de travail réunissant des DT travail, des Ruc et le pôle T a réfléchi sur le sujet lors de deux réunions qui se sont tenues le 30 janvier et le 16 avril. (y participaient les UT 75-78-92, 93, 94 et 95).

Les propositions ci-dessous découlent des travaux de ce groupe.

I/ Une organisation spécifique s'impose pour plusieurs raisons :

- les emprises géographiques étendues des chantiers : à titre d'illustration 12 sections, 5UC et 3 UT sont ainsi concernées par le tracé de la ligne 14 Nord. Le chantier de la ligne 15 s'étend sur 33 kilomètres, celui d'Eole sur 47 kilomètres.

La détermination de l'agent de contrôle territorialement compétent s'avère de plus particulièrement complexe pour des travaux en sous-sol s'étendant sur plusieurs départements, et la multiplication des agents de contrôle territorialement compétents rend notre organisation peu lisible.

- la nécessité d'identifier un interlocuteur unique pour porter certains sujets auprès des maîtres d'ouvrage : le contrôle des règles de conception des locaux de travail, le contrôle de l'action du coordonnateur dans la phase de conception, les sujets qui concernent l'ensemble du chantier (CISSCT, cantonnements, accès, circulations etc.) nécessitent de structurer la relation aux maîtres d'ouvrage et aux coordonnateurs de sécurité.

- la technicité de ces travaux : l'utilisation de tunneliers, les travaux en sous-sols appellent une technicité spécifique que ne maîtrisent pas de façon générale les agents de contrôle et qui rendent nécessaire un appui régional structuré et des actions de formation spécifiques.

- le fait que la très grande majorité des travaux se déroulent simultanément sur l'intégralité du tracé rend indispensable la mise en commun des constats et des suites afin d'assurer une cohérence et une meilleure efficacité des contrôles.

II/ Proposition d'organisation

➔ **Création de trois (puis quatre à compter du 01/01/2016) réseaux de contrôle** (article R.8122-9 du code du travail) pour les principaux chantiers d'envergure régionale:

- réseau Ligne 14 (Nord)
- réseau Ligne 15* (Sud)
- réseau Eole

* A compter du 01/01/2016 , du fait de la montée en charge des travaux , le réseau de la Ligne 15 sera dédoublé sur le schéma des 2 tronçons composant cette ligne : l'un des réseaux piloté par un Ruc de l'UT 94 et le second piloté par un Ruc de l'UT 92 .

Ces réseaux auront une compétence de contrôle générale sur l'ensemble de la ligne en construction. Ils feront l'objet d'une décision d'affectation du Direccte publiée au RAA (confère modèle en pièce jointe).

➔ Chacun des réseaux serait **piloté et animé par un RUC avec l'appui technique d'un ingénieur de prévention.**

Le RUC aura un rôle de pilotage et d'animation du groupe de contrôle qui se traduira par une présence significative sur le terrain.

Il sera notamment chargé d'assurer la mise en œuvre de certains types de contrôles (contrôle des règles de conception, contrôles PSI en liaison avec l'URACTI par exemple) et d'assurer la cohérence de l'action de l'inspection du travail vis-à-vis du maître d'ouvrage (interlocuteur privilégié/référent). Une lettre de mission (en pj) précise le cadrage de ces fonctions .

L'appui de l'UR prendra notamment la forme d'organisation d'actions de formations spécifiques (sur les tunneliers par exemple), l'utilisation de retours d'expériences (contributions des agents de la région ayant été amenés à suivre ce type de chantiers), de déplacements éventuels vers des chantiers similaires...

Un ingénieur de prévention référent sera associé à chacun des réseaux.

➔ **Composition des réseaux:**

Le réseau de la ligne 15 est un réseau qui sera amené à être étoffé au fil des mois avec l'intégration des agents des UT 77, 92 et 93. Sa vocation sera dans un premier temps, et au regard du calendrier de l'opération, de travailler l'ensemble des sujets liés à la conception des travaux . Puis à compter du 01/01/2016 , il sera dédoublé en 2 réseaux (cf supra) .

En ce qui concerne la composition des réseaux, le Codir a validé le principe d'une limitation du nombre d'agents composant le réseau afin notamment d'en

faciliter le travail collectif. De ce fait , seuls les agents du réseau auront compétence intervenir sur la ligne concernée.

Il sera dans un premier temps fait appel au volontariat pour constituer les réseaux et les responsables des UT proposeront les agents composant le réseau en fonction des éléments mentionnés dans la présente note. En cas de nombre insuffisant d'agents, ceux-ci pourront être désignés.

Les agents seront principalement amenés à contrôler la partie de la ligne située sur leur UT et pourront intervenir sur d'autres parties de ligne (actions collectives, intérim). Les intérim seront assurés par des agents d'un même réseau.

Tableau récapitulatif des propositions :

	UT concernées	RUC	Appui UR (IP)	Agents de contrôle
Ligne 14	75, 92, 93	1 RUC UT93	1 IP	UT 75 (1 ou 2) / UT 92 (1) UT 93 (3)
Ligne 15*	77, 92, 93, 94	1 RUC UT 94	1 IP	UT 77 (1) / UT 92 et 93 (en cours de définition) UT 94 (3)
Ligne Eole	75, 78, 92	1 RUC UT92 :	1 IP	UT75 (1) / UT78 (2) UT92 (2)

* :pour la ligne 15 , création à compter du 01/01/2016 d'un second réseau piloté par un Ruc de l'UT 92