

Morceaux choisis...



RAPPORT DES MÉDECINS DE PRÉVENTION SUR LES LIENS SANTÉ ET TRAVAIL AU SEIN DES MTES ET MCT

Septembre 2018

...Zoom sur les DIRM !!!

Pour consulter l'intégralité du rapport, cliquez [ICI](#).

ÉTAT DE SANTÉ DES AGENTS DES DIRM

Les agents des DIRM sont majoritairement affectés à des postes à risques pour environ deux tiers d'entre eux. Il s'agit cependant de petits effectifs à partir desquels il est difficile de tirer des généralités. De plus, les situations de travail peuvent être hétérogènes entre les différentes DIRM.

Les populations les plus susceptibles de présenter des affections en lien avec des risques physiques, chimiques et biologiques, sont les agents affectés à des activités d'entretien dans les services des phares et balises (génie civil, chaudronnerie, maintenance de bâtiments, mécanique), les agents des centres POLMAR et des CROSS, ainsi que les inspecteurs de la sécurité des navires, et le personnel navigant des vedettes régionales.

Il s'agit souvent de métiers spécialisés qui nécessitent des compétences spécifiques et des formations longues.

-1- Troubles musculo-squelettiques (TMS), en lien avec des facteurs de risques physiques :

Ce sont les atteintes les plus fréquemment observées lors du suivi médical. Il s'agit le plus souvent d'atteintes consécutives à des **accidents** sur le terrain ou à des activités de **manutention** de pièces lourdes et/ou de grand volume, nécessitant des postures parfois contraignantes. Celles-ci peuvent concerner le rachis et l'ensemble des articulations.

L'aide à la manutention (mécanisation, palan, table de travail adaptée, chariot automoteurs...) est indispensable du fait de la taille, du volume et du poids des matériels manipulés. L'analyse du bilan des accidents de service et des maladies professionnelles, montre bien qu'il est nécessaire de progresser sur cette thématique.

L'optimisation des conditions de manutention ainsi que des actions régulières de sensibilisation et de formation sont préconisées par les médecins de prévention.

L'exposition à des **vibrations corps entier** (sur les navires et/ ou la conduite de chariots autoportés), peut également entraîner des pathologies du rachis, en particulier comme facteur aggravant, avec majoration possible en cas de dysfonctionnement du matériel.

Nous observons moins d'atteintes des membres supérieurs, en lien avec l'utilisation d'outils vibrants (perceuse, ponceuse...), probablement du fait d'un temps d'exposition plus faible.

Le travail en bordure d'eau avec risque de chute à la mer, travail sur terrain accidenté, chute de plain pied ou sur les navires inspectés (et le poste isolé comme facteur aggravant à ces risques), sont fréquemment retrouvés dans les conditions de survenue des accidents de service, avec des conséquences ostéo-articulaires que nous constatons.

-2- Les atteintes en lien avec les facteurs de risques chimiques

Les **produits chimiques sont divers et nombreux** en particulier pour les personnels d'entretien des phares et des balises pour des activités de chaudronnerie, mécanique, peinture..., et en moindre mesure pour le personnel navigant lors de l'entretien des navires (surtout lors de la mise en carénage une fois par an). Nombre de ces produits sont classés ACD (agents chimiques dangereux) ou CMR (cancérogènes, mutagènes, reprotoxiques).

Comme dans les DIR, les fréquences d'exposition sont très variables. Nous retrouvons aussi les mêmes difficultés de traçabilité et d'évaluation de l'impact sur la santé.

Les FDS (fiches de données de sécurité) lorsqu'elles nous sont adressées, présentent les mêmes limites, et la caractérisation de l'exposition réelle est tout aussi difficile.

Des stratégies d'achat sont mises en place dans certaines DIRM. Comme dans les DIR, les médecins de prévention préconisent de généraliser ces démarches dans l'ensemble des services.

Les médecins rappellent l'importance de la réalisation des fiches de prévention des expositions individuelles, afin d'assurer la traçabilité des expositions aux facteurs de risques chimiques, à généraliser dans toutes les DIRM.

L'utilisation de **P'amiante** est du domaine du passé. Les procédures de diagnostic réglementaires (repérage et identification des matériaux et produits, évaluations périodiques étendues à tous les sites) et les actions de désamiantage, engagés par les services, visent à prévenir les risques d'expositions accidentelles actuelles.

Les ISN (inspecteurs de la sécurité des navires) lors de l'inspection de certains navires, peuvent être exposés. Cette exposition doit être documentée et évaluée.

La **co-activité** fréquente dans les ports, que ce soit en interne, ou avec des activités d'autres entreprises travaillant à proximité, ou encore lors de l'intervention d'entreprises extérieures, ne semble pas toujours bien être prise en compte.

Les médecins rappellent que des plans de prévention tenant compte de la co-activité sont obligatoires.

Le mercure :

Les agents assurant la maintenance des ESM (établissements de signalisation maritime) peuvent être exposés à des vapeurs de mercure, lors des tâches de surveillance, entretien, réparation de certains feux ou phares, dont l'optique repose sur un bain de mercure.

Les services ont réalisé depuis 2003, de façon non coordonnée, et selon des protocoles différents, des mesures d'atmosphère visant à évaluer l'exposition à ce toxique classé ACD et CMR (par sa reprotoxicité). Ces mesures font l'objet de méthodologies mieux cadrées depuis 2012, avec l'abaissement du seuil de la VLEP du mercure (valeur limite d'exposition professionnelle).

Les consignes d'intervention, mises en place dans la plupart des DIRM pour limiter les expositions des agents lors des opérations d'entretien, doivent être harmonisées.

Lors des interventions en urgence, notamment en cas de présence d'amalgames au sol, une exposition aiguë n'est pas exclue. Il est donc recommandé d'être vigilant sur cette question, et de continuer les métrologies d'atmosphère et biologiques.

Les risques liés à **la pollution** des gaz d'échappement des vedettes des DIRM, mais aussi celle des navires entrant dans les ports, éventuellement des gaz d'échappement des engins utilisés en interne, sont un élément d'inquiétude pour de nombreux agents.

Concernant la pollution des vedettes des DIRM, une intervention de la CARSAT dans un secteur a pu démontrer que des pics de polluants existent bien lors des manœuvres mais que, rapportées à la journée de travail, les expositions sont bien en dessous des recommandations.

S'agissant de l'évaluation de la pollution atmosphérique en milieu portuaire, cette question a été soulevée également dans le chapitre consacré aux DDTM, et reste à documenter et évaluer.

Dans ce contexte, la prévention collective demeure complexe mais nécessaire (choix, ergonomie et entretien du matériel, des navires, des engins). Sur le plan individuel, le port de masques a été proposé.

Le bruit : des niveaux sonores élevés, supérieurs à 80 dB(A), sont retrouvés essentiellement dans les ateliers, dans les salles des machines des navires, lors du sablage. Cependant la présence d'un bruit de fond non négligeable est possible, dans le cadre d'un co-activité. Le port de protections auditives (bouchons moulés ou jetables, casques), est conseillé, voire obligatoire, et généralement bien suivi. Il est rappelé que la mise en place des protections collectives doit être privilégiée chaque fois que c'est possible.

Une surveillance audiométrique est réalisée par les médecins.

Certains rythmes de travail

Travail une semaine sur 2 par bordée, et en horaire atypique de nuit (quarts et possibilités de contrôle très tôt le matin) pour les vedettes régionales, astreintes des ISN pour les inspections du PSC (contrôle du pavillon pour les navires étrangers), avec travail les samedis, dimanches et fériés, sont des spécificités des activités des DIRM.

Le suivi médical des agents n'a pas mis en évidence d'impact notable sur la santé.

La prévention passe, notamment, par le respect du cadrage interne du temps de travail et des temps de récupération.

Le risque routier :

Les DIRM sont des services de grand étendue. Pour certains métiers, de nombreux déplacements sont nécessaires, que ce soit à l'échelle de l'inter-région, ou de la totalité du territoire. Lorsque ceux-ci se cumulent avec une journée de travail, la fatigue peut être importante et source d'accident. Il peut alors être conseillé de dormir sur place, mais les contraintes de la vie familiale ou personnelle ne le permettent pas toujours.

En parallèle, on constate que le bilan des accidents n'est pas parlant sur cette thématique. La prévention n'est pas à négliger pour autant, compte tenu de la gravité potentielle de ce type de risque.

Les risques psycho sociaux :

Tous les personnels peuvent être concernés ; les agents, au cours des visites médicales, abordent régulièrement les difficultés qu'ils rencontrent.

Les difficultés et questionnements le plus souvent formulés portent sur l'évolution des missions et des services, les relations au public, parfois tendues, mais aussi les conflits de valeur, la pression des armateurs et pêcheurs, la responsabilité pénale (inspection pavillon), et les conflits avec la hiérarchie et/ou les collègues, favorisés par le manque de communication et/ou les approches divergentes des mises en application des textes.

Le manque de moyens matériels (difficulté pour obtenir le matériel nécessaire, circuits longs) est parfois signalé, pouvant alimenter des conflits.

Les vacances de poste avec report récurrent sur les présents ne peuvent que favoriser ou aggraver les facteurs précédents.

Enfin, le nombre de promotions à la baisse, avec des perspectives de « petites » retraites peut affecter certains agents, ou nécessiter les prolongations d'activité malgré une santé précaire, en particulier pour les agents de catégorie C.

Pour les inspecteurs de la sécurité des navires (ISN), le peu de perspective de mobilité et d'évolution de carrière, compte tenu d'un effectif figé, et d'une formation très spécifique, sont des sujets de préoccupation exprimés par les agents, touchant à la reconnaissance de leur travail.

Cette catégorie de personnel, outre les questions liées à une possible exposition à l'amiante, citée plus haut, connaît une pénibilité spécifique liée aux conditions d'inspection des navires entraînant une astreinte cardio-respiratoire et une astreinte ostéo-articulaire marquées : montées et descentes répétées d'escaliers pentus dans les navires de grande taille, travail à la chaleur et au bruit dans certaines salles des machines ou gaines de cheminées, interventions dans les ballasts.

Pour les ISN spécialisés dans l'activité « petits navires », l'évolution probable vers un métier de police, plus que technique et de conseil, est un vrai sujet d'inquiétude pour les agents, questionnant le sens de leur travail.