

**CAHIER DES CHARGES DE L'ETUDE SUR LA PENIBILITE DU TRAVAIL ET SES
CONSEQUENCES EN TERME DE SANTE
PARMI CERTAINS AGENTS DE LA DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES DU MEEDDM**

1- Le contexte du projet, et les objectifs de l'étude.

L'objectif de l'étude est de rechercher et d'objectiver les facteurs existants et aggravants de la pénibilité, ayant un impact sur l'espérance de vie sans incapacité, des agents.

L'étude concernera les populations suivantes :

- Au sein de la direction des affaires maritimes, les fonctionnaires syndics des gens de mer (catégorie C) et contrôleurs des affaires maritimes (catégorie B), appartenant à la spécialité Navigation et Sécurité. Ils bénéficient du service actif. Mais ce service actif n'est pas bonifié.
- Une quarantaine de contrôleurs appartenant à la spécialité pêche, culture marine et environnement, dont certains bénéficiaient et bénéficient encore du service actif mais non bonifié. A l'occasion de la restructuration du corps, fusionnant plusieurs corps dont certains bénéficiaient du service actif et d'autres pas, les Contrôleurs des Affaires Maritimes de la spécialité Pêche, Cultures Marines et Environnement ont été exclu du dispositif par défaut d'appréciation et sans compensation tandis que ceux relevant de la spécialité Navigation Sécurité ont été rétablis dans leur droit. Compte tenu de la spécificité de leurs missions, l'étude de leur admission au service actif doit être de nouveau menée de façon plus détaillée, les ministères de l'écologie et du budget ayant reconnu en 2009 le caractère maritime et pénible de leur activité en les rétablissant sur un pied d'égalité avec leurs homologues de la spécialité Navigation et Sécurité par l'octroi de la Prime de Personnel Navigant, servie à ces derniers. Aujourd'hui, au sein des mêmes services, une distorsion au principe d'égalité de traitement entre fonctionnaires demeure. Certains CAM PCME bénéficient du service actif, d'autres pas, quand tous sont reconnus comme personnels navigants. Il va de soit que le service actif justifierait également une demande de bonification de ce service, telle que le requiert le corps des CAM Navigation et Sécurité.
- Les inspecteurs ou inspecteurs principaux des affaires maritimes, (catégorie A), commandants de patrouilleurs des affaires maritimes (PAM).et inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes

Tous les fonctionnaires de ces catégories feront donc partie de l'enquête, y compris ceux qui travaillent dans les centres de sécurité des navires et les ULAM.

Seront également concernés :

- les agents des phares et balises qui dépendent des DIRM : les Ouvriers des Parcs et Ateliers et les CTPE spécialité Phares et Balises et Sécurité Maritime. Les électro-mécaniciens ont bénéficié du « service actif ». Lors de la promotion en catégorie B, pour l'intégration dans les corps des contrôleurs des Travaux Publics de l'État, cet avantage a été supprimé sauf pour ceux qui avaient déjà 15 ans d'ancienneté et qui ont ainsi gardé la possibilité de partir en cessation anticipée d'activité à partir de 55 ans.
- les officiers de port et les officiers de port adjoints.

a) Recherche des facteurs de pénibilité

Il n'existe aucune définition juridique de la pénibilité.

Il est proposé de fixer les limites de l'enquête en nous appuyant sur les propositions de Yves STRILLOU, dans son rapport pénibilité et retraite pour le Conseil d'Orientation des Retraites (avril 2003). La pénibilité est, dans ce rapport, définie comme « *les conditions de travail dont l'impact sur l'espérance de vie sans incapacité font l'objet d'un certain consensus scientifique (évaluation par des moyens médicaux, épidémiologique, statistiques)* ». Ainsi les risques psychosociaux seront exclus de l'enquête, car l'évolution de ces troubles vers des pathologies ayant des incidences sur la santé après la cessation d'activité, voire sur la mortalité ne sont pas clairement établis dans l'état actuel des connaissances (*Doc anact mai 2008*).

Les principales pénibilités ainsi retenues sont :

- **les contraintes physiques et posturales** (manutention de charges lourdes, travail en environnement instable),
- **les contraintes horaires** (travail de nuit, ou en horaires alternants),
- **les expositions à des agents toxiques ou à des travaux dangereux** (amiante, peinture, lubrifiants, produits d'entretien, carburants...).

Il est proposé d'ajouter un facteur supplémentaire de pénibilité pris en compte dans d'autres études : **des conditions d'environnement « agressif »** : chaleur ou froidure, intempéries, bruits, exposition aux toxiques, travail embarqué, évolution sur terrains à risques etc. Ce facteur semble en effet pertinent compte-tenu de la population étudiée.

b) Recherche de facteurs aggravants

L'enquête devra déterminer également :

- La définition précise de ces facteurs doit être entreprise, avec les contingents de personnes concernés, ainsi que **la durée de l'exposition** aux facteurs de pénibilité identifiés,
- **les cas d'expositions à des facteurs de pénibilité cumulés.**

1. Première phase de l'étude

Parmi les principaux facteurs de pénibilité, on peut lister de façon non exhaustive:

- le travail à la marée et le décalage induit des rythmes physiologiques,(idem pour les visites de navire qui ont lieu à l'étranger – décalage horaire)
- le travail à la machine et l'exposition à l'amiante,
- le travail au pont
- le travail de nuit
- l'embarquement en patrouilleur 12 jours de suite et en vedettes régionales 8 jours de suite,
- conditions de travail, notamment en cas de mauvais temps,
- les conditions de vie sur une vedette en milieu humide et risque de chute à l'eau ou d'une échelle,
- les conditions de contrôle des bateaux et le transfert à bord du navire contrôlé à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit
- l'exposition à des facteurs CMR (cancérogènes, mutagènes et reprotoxiques).condition d'hygiène sur certains navires contrôlés
- utilisation de certains EPI (masques de protections, combinaisons de protection rendant la progression difficile lors de certaines visites)
- pressions psychologiques et angoisses lors de certains contrôles « musclés »

Ces facteurs devront être définis de façon précise avec leurs conséquences.

D'autres facteurs de pénibilité pourront être identifiés par le prestataire en charge de l'enquête à condition que ces facteurs entrent dans le champ des principales pénibilités telles que définies au paragraphe a).

L'implantation géographique des agents touchés par ces facteurs de pénibilité devra également être indiquée, afin d'en dresser une cartographie.

B. Deuxième phase de l'étude

Cette deuxième phase portera sur l'incidence sur l'espérance de vie sans incapacité.

Au cours de cette phase, des données devront être collectées, auprès du service des pensions, concernant l'espérance de durée de retraite des agents cibles de la DAM, (à comparer avec la population globale des corps concernés) exposés à des travaux préalablement définis comme pénibles. L'étude de ces données chiffrées portera sur les années : 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009.

Les chiffres obtenus seront comparés à ceux collectés pour les agents du MEEDDM. Une enquête de ce type a déjà été réalisée au MEEDM en 2008, pour les années 2004, 2005, 2006, 2007. Elle pourra être utilisée. Elle devra toutefois être complétée des données 2008 et 2009.

Faire un recensement des incapacités ayant un lien avec le travail pour les agents du DAM actuellement en retraite semble extrêmement difficile. Toutefois, le rapport devra faire état des écrits « scientifiques » sur les incapacités constatés après une exposition aux facteurs de pénibilité recensés. Il conviendra également de vérifier si tous les agents exposés disposent d'une fiche de suivi d'exposition aux risques, et à leur départ à la retraite d'une attestation d'exposition aux risques réalisée par le médecin de prévention et signée par le chef de service.

Faire un recensement du nombre d'agents qui bien que remplissant toutes les conditions pour demander un départ anticipé dans le cadre du service actif, n'ont pas souhaité partir, compte tenu de l'absence de bonification de ce service actif.

2- Conclusions à rechercher

Les conclusions de l'étude devront présenter un état exhaustif de la pénibilité des agents cibles des affaires maritimes, avec données chiffrées argumentées, et la comparaison de la mortalité de ces agents par rapport aux autres agents de la DAM, et aux agents du ministère, y compris ceux déjà exposés à la pénibilité.

La faiblesse des effectifs concernés fait peser un doute statistique sur la démonstration pour la mise en lumière de résultats significatifs. En dernier ressort, il conviendra de s'attacher à rechercher des métiers similaires, disposant de pénibilités analogues, pour l'application du dispositif aux corps mer pour la transposition des résultats à l'échantillon étudié et / ou pour une application du service actif bonifié par homologie.

3 - Conditions de réalisation de l'étude

Cette étude doit être réalisée dans les plus brefs délais par un prestataire extérieur.

- Concertation du cahier des charges et complément avec les organisations syndicales et la DAM : 2,5 mois
- Rédaction du MAPA: 1 mois
- Publication et mise en concurrence : 3 semaines
- Dépouillement et notification du marché: 1,5 mois
- Lancement de l'étude au plus tard dans 5 semaines, compte tenu aussi de la disponibilité des équipes³

•Durée totale de l'étude: 6 mois.

- Présentation en CCHS du 27 avril
- Point d'étape à mi-marché devant le CCHS
- Présentation finale en CCHS.

4 - Coût estimé: de 50 000 à 70 000 euros