

Réponse Reporterre

Depuis l'origine, la Société du Grand Paris fait de la sécurité la première priorité de toutes les actions en lien avec le Grand Paris Express, qu'il s'agisse de la sécurité des personnes intervenant sur les chantiers mais aussi des personnes à leurs abords. Nous veillons à ce que cette priorité soit partagée par tous les intervenants sur nos opérations.

- Est-ce vraiment le plus grand chantier de France ? Combien d'entreprises différentes / d'ouvriers travaillent sur ces chantiers ? Combien de chantiers recense-t-on en ce moment ?

Le chantier du Grand Paris Express est l'un des plus grands chantiers d'infrastructure d'Europe que ce soit en matière d'ambition avec la réalisation de 4 nouvelles lignes de métro et le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud représentant 200 km de nouvelles lignes (soit l'équivalent du métro actuel) et 68 gares ou d'investissement avec 36,1 milliards d'euros investis à terme.

On compte actuellement plus de 170 chantiers en activités qui mobilisent plus de 6700 personnes directement sur les chantiers auxquelles s'ajoutent les collaborateurs de la Société du Grand Paris et des ingénieries : maîtrises d'œuvre, architectes, assistants à maîtrise d'ouvrage). Les chantiers ont démarré en 2018. En matière de mobilisation d'entreprises, depuis le début des travaux elles sont 4500 à être intervenues sur les chantiers du Grand Paris Express, dont 3700 TPE/PME.

- Combien d'accidents du travail, d'accidents graves, de morts avez-vous recensé sur les chantiers du Grand Paris Express depuis le début des travaux ? Comment expliquez-vous les morts et les accidents graves qui sont survenus ?

Deux accidents du travail mortels ont eu lieu sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Le premier accident, a eu lieu le 22 décembre 2020. Un ouvrier âgé de 41 ans est décédé sur le chantier du métro de la ligne 16 du Grand Paris Express à La Courneuve, en Seine-Saint-Denis. Le second a eu lieu le 5 janvier 2022. Un ouvrier âgé de 60 ans est décédé sur le chantier de la gare Saint-Denis-Pleyel. Deux enquêtes ont été diligentées par l'autorité judiciaire. Elles sont toujours en cours pour déterminer l'ensemble des causes et responsabilités de ces accidents dramatiques, afin qu'il ne se reproduisent pas. La Société du Grand Paris a, quant à elle, immédiatement informé l'ensemble des groupements et ingénieries intervenant sur ses chantiers des circonstances de ces accidents afin que des vérifications ou dispositions complémentaires puissent être mises en œuvre sur des opérations présentant des configurations analogues.

Un troisième accident mortel a eu lieu en 2020. Le compagnon en intérim travaillait sur un chantier du prolongement de la ligne 14 vers le sud jusqu'à Orly. La maîtrise d'ouvrage des travaux de cette opération est assurée la RATP.

- Que faites-vous pour éviter ces drames ? Que fait la société du Grand Paris pour assurer la sûreté des chantiers ? Avez-vous notamment des exigences spécifiques envers les entreprises qui remportent les marchés ? Le fait que ce soit un chantier particulièrement important vous donne-t-il plus de moyens sur ces questions de sécurité ?

La Société du Grand Paris est maître d'ouvrage des chantiers du Grand Paris Express et les travaux sont réalisés par des entreprises sélectionnées au terme d'appels d'offres qui prévoient des dispositions exigeantes et précises en matière de sécurité. Auprès des entreprises, la Société du Grand Paris a mis en place une charte « sécurité des chantiers » qui figure dans les contrats. Allant au-delà des obligations légales, cette charte intègre les recommandations des organismes référents

du domaine de travaux concerné et ajoute des dispositions qui répondent à ses exigences spécifiques, comme une procédure d'alerte systématique du maître d'ouvrage en cas d'évènement.

Une vigilance permanente est ainsi mise en place à tous les échelons de la chaîne de travaux. Elle se traduit par exemple par des visites régulières des équipes projets et chargés de sécurité de la Société du Grand Paris. La Société du Grand Paris s'assure par ailleurs du bon respect des règles fixées, notamment à travers la mise en place d'audits. Ainsi, depuis 2020, des campagnes d'audit ont lieu sur l'ensemble des chantiers (gares et ouvrages de services compris). Ces audits permettent d'identifier les bonnes pratiques mais aussi les dysfonctionnements qui peuvent nécessiter des actions spécifiques de l'entreprise. Deux cycles complets ont été réalisés à ce jour sur une centaine de chantiers. Les dysfonctionnements identifiés sont signalés afin de pouvoir être corrigés sans délai et font l'objet de visites de contrôle pour s'assurer du caractère effectif des corrections mises en œuvre.

De plus, les entreprises réalisent régulièrement des exercices de secours aux victimes afin que l'ensemble des personnels intervenant sur les chantiers aient les bons réflexes. Par ailleurs, de nombreux exercices incendie sont réalisés chaque année avec la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris sur les chantiers du Grand Paris Express.

Lorsqu'un accident survient malgré tout ce qui est mis en place pour les prévenir et les éviter, les différents acteurs cherchent systématiquement à comprendre et partager les causes qui ont conduit à de tels événements de façon à prendre des mesures correctives et à les communiquer aux autres entreprises qui contribuent au GPE. C'est pourquoi après chaque accident grave, un CISSCT (Collège Interentreprises de Sécurité, de Santé et des Conditions de Travail) extraordinaire se tient obligatoirement dans le but de rassembler les différents acteurs du chantier, entreprises et institutionnels, pour échanger sur la santé et la sécurité. De manière générale, les retours d'expérience des accidents ou incidents sont partagés avec l'ensemble des acteurs.

- Connaissez-vous la proportion d'ouvriers (de compagnons) salariés directement par les entreprises ayant remporté les marchés et la proportion d'ouvriers travaillant sous d'autres statuts (intérimaires, sous-traitants, auto-entrepreneurs, travailleurs détachés, etc) ? Cette multiplication des statuts et les cascades de sous-traitance sont-elles identifiées comme un risque supplémentaire pour la sûreté ?

Le recours à l'intérim et autre statut de travailleur relève de la responsabilité des entreprises de travaux, et peut être assez variable suivant les phases du chantier. Pour connaître la part exacte des travailleurs en intérim, nous vous invitons à vous rapprocher des entreprises de travaux. Dans tous les cas, toutes les entreprises intervenant sur les chantiers du Grand Paris Express sont tenues aux mêmes exigences de sécurité et de protection des compagnons.

- Y a-t-il recours au travail du dimanche et de nuit sur les chantiers du Grand Paris Express ? Dans quelles proportions ?

Le recours au travail de nuit n'est pas la norme mais il peut arriver que la Société du Grand Paris, en fonction des besoins exprimés par les entreprises, sollicite des autorisations auprès des autorités compétentes (mairies et préfectures) afin d'étendre ponctuellement les horaires de travaux. Certaines phases de chantiers, au-delà des contraintes de calendrier, ne laissent pas le choix du recours des horaires de travail étendus pour des raisons purement techniques. Par exemple, pour les réalisations des parois moulées, qui sont les murs extérieurs de la gare en souterrain, les cycles de bétonnage durent environ une quinzaine d'heures. De la même manière, les tunneliers fonctionnent 24h/24 5 à 6 jours par semaine (il serait impossible d'arrêter un tunnelier tous les soirs et de le

redémarrer tous les matin), le dimanche étant consacré à des opérations de maintenance. Et les entreprises demandent pour leur part une autorisation du travail sur certaines périodes afin de justifier qu'elles respectent bien les règles liées au repos des salariés, par exemple le dimanche.

- Des travailleurs sans-papiers ont été repérés sur un chantier des JO. Que faites-vous pour éviter cela sur les chantiers du Grand Paris? <https://www.infomigrants.net/fr/post/40442/sur-le-chantier-des-jo-de-paris-des-travailleurs-sanspapiers-exploites-esperent-une-embauche>

L'ensemble des personnels présents sur les chantiers sont recensés et badgés pour pouvoir entrer sur les sites de travaux du Grand Paris Express. Des contrôles de l'inspection du travail sont régulièrement réalisés sur nos chantiers, facilités par ce recensement. A ce jour, aucun signalement de cette nature ne nous a été remonté.

- De très nombreuses entreprises interviennent sur les chantiers, ce qui rend la coordination potentiellement plus difficile et augmenterait le risque d'accidents. Qu'en pensez-vous ?

Il est effectivement inévitable que plusieurs entreprises interviennent de façon simultanée sur des chantiers de cette ampleur, compte tenu de la nature des travaux et de la diversité des métiers à mobiliser. Dans ce contexte, il y a plusieurs instances de coordination qui existent et une maîtrise d'œuvre qui s'assure de la bonne cohabitation des différents corps de métiers. En complément, dans le cadre de chantiers avec une forte coactivité, la Société du Grand Paris mandate systématiquement des acteurs dont la mission est précisément liée à la gestion des risques liés à cette situation. Il s'agit des coordonnateurs sécurité protection santé (CSPS) qui s'assurent de la bonne coordination entre les acteurs afin que les normes de sécurité soient respectées.

- L'échéance des jeux olympiques a-t-elle nécessité d'avancer la date de fin de certains chantiers ?

En aucun cas, la sécurité n'est une variable d'ajustement pour la tenue des objectifs de calendrier. La Société du Grand Paris n'a d'ailleurs pas hésité à arrêter, spontanément, tous ses chantiers, en mars 2020, au moment du premier confinement, pour privilégier la santé et la sécurité des compagnons. Cette décision a impacté les délais qui ont dû être révisés, ce qui a été fait en juillet 2021.

Tout chantier, du plus classique au plus compliqué, s'inscrit dans un site particulier et dans un délai spécifique. La Société du Grand Paris réalise le nouveau métro dans un calendrier qui a été récemment recalé pour tenir compte des effets de la crise sanitaire et de la réalité de l'avancement des travaux. Les seules mises en services prévues pour 2024 sont le prolongement sud de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly (la maîtrise d'ouvrage de ces travaux est déléguée à la RATP) et son prolongement au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel. Pour la partie nord, cela représente aujourd'hui 4 chantiers : celui de la gare Saint-Denis Pleyel et ceux de 3 ouvrages de service (ouvrages nécessaires à la ventilation, aux accès secours, locaux techniques) et 1,6 kilomètre de voie en tunnel entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel. Le calendrier repose sur une analyse fine, par les maîtres d'œuvre, de la complexité du chantier, des risques identifiés et de la capacité à faire des entreprises dans le respect des conditions de travail et des règles de sécurité.