



# DOSSIER PRESSE

## insécurité routière pour les ambulanciers

On organise l'insécurité routière par :

- Des textes flous, dérogatoires et contradictoires.
- L'impossibilité de contrôler par les autorités :
  - Les temps de conduite.
  - Les temps de pause.
- Des journées de travail de 12 à 15 heures !
  - Sans pause obligatoire.
  - Sans repas obligatoire.
- Etc...

Nous écrire :  
Boîte Postale 82715  
44327 NANTES  
Cedex 3

Courriel :  
[ambulanciers@synaps-amb.org](mailto:ambulanciers@synaps-amb.org)



Téléphone :  
06 89 25 55 65

Nous avons à plusieurs reprises tenté de tirer la sonnette d'alarme en alertant les pouvoirs publics, les médias et les organisations de prévention routière ou de lutte contre la violence routière, sans grand succès, il faut bien le dire.

Une fois de plus, par ce dossier nous essayons d'interpeller l'ensemble des médias.

**l'ensemble de la presse  
écrite et audiovisuelle**

N Ref : MM/FB /207/2011

Objet : **Conditions de sécurité des ambulanciers et des usagers de la route**

Nantes, le 7 octobre 2011

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ci-joints les différents textes pour étayer le constat d'insécurité dans la profession d'ambulancier.,

- Il n'y a aucune volonté d'assurer la sécurité des patients, des salariés et des autres usagers de la route.
- Comment peut-on parler de sécurité routière avec des dérogations qui s'empilent les unes sur les autres ?

Je vous fournis les textes sur lesquels je m'appuie pour faire ressortir leurs contradictions et autres déréglementations.

Je n'aborderai pas les textes européens, qui sont très libéraux et ne peuvent qu'aggraver la situation de tous les roulants, il relèvent des grands théoriciens ...qui n'ont aucune idée de ce qu'est la conduite pendant 12, 13 ou 15 heures en agglomération, dans des véhicules en plus ou moins bon état.

Banalement, on entre dans le "travail périlleux en milieu hostile" !

L'empilement des dérogations, le flou artistique des textes qui gèrent la profession d'ambulancier, ne font que banaliser le métier et accroître l'insécurité.

1. (CCNTR) Convention Collective Nationale des Transports Routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950, revue, corrigée, améliorée en 2001 ... *(qui en plus d'être rarement respectée, est le contexte d'un empilage de dérogations la rendant totalement inapplicable !)*
2. Accord cadre du 4 mai 2000 (Màj, pièce jointe) avec une dérogation pour la Martinique
3. Décret N° 2005-87 du 4 février 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport sanitaire de la Martinique

Sur deux points, et ce malgré notre protestation auprès M. Jean-Denis Combrexelle, Directeur de la DGT, force est de constater que :

- a) Une convention collective nationale ne s'applique pas dans tous les départements.
- b) La Martinique ne fait-elle partie de la France que dans certains cas ?
- c) Comment un accord peut-il être signé par la CGT santé pour une convention collective des transports ?
- d) La réduction du temps de repas prévue dans la CCNTR d'une heure à une ½ heure pour les martiniquais (probablement mangent-ils moins ou plus vite !)

I. **Décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 (pièce jointe)**

**Carnet de route avant 2000 (pièce jointe)**

**Sur ce carnet on pouvait identifier :**

- Les temps de conduites
- Les temps autres activités (assistance au malade, entretien des véhicules)
- Les temps de repas
- Les temps de coupures
- Les temps de repos

Dans ce cadre, les forces de l'ordre et/ou l'inspection du travail pouvaient faire un contrôle routier comme pour tous les transporteurs.

**Carnet de route après 2000 modifié depuis 2001 (extension de l'accord) (pièce jointe)**

**Sur le nouveau carnet (Article 7 de l'accord cadre voir pièce jointe)**

Article 7.

Modalités de contrôle et de suivi

a.) Moyen de contrôle

La feuille de route doit être conforme au texte de l'arrêté ministériel et prend une forme autocopiante, en aucun cas il ne peut s'agir d'un document photocopié.

**On peut identifier**

- le temps de présence
- le temps de repas

**On ne peut pas identifier**

- les temps de coupures
- les temps de conduites
- les pauses
- les autres travaux

Du coup, plus de possibilité de contrôle pour les forces de l'ordre et/ou l'inspection du travail.

**Les éléments contradictoires dans les textes :**

**Temps de travail effectif (Article 3 de l'accord cadre, voir pièce jointe)**

- Paiement sur la base du temps de présence.
- Paiement de 75% du temps de présence pour les permanences nuits, samedis, dimanches et jours fériés) le jeu étant de faire travailler à 100% des employés payés à 75%.
- Paiement de 86% du temps de présence dans les autres temps, le jeu étant de faire travailler à 100% des employés payés à 86%.

**Dépassement d'amplitude**

**Extrait du Décret n°2003-1242**

**Article 3**

***La durée quotidienne du travail effectif considérée isolément ne peut excéder dix heures.***

**Comment respecter cet article avec une amplitude de 15 heures (article 12 du même texte) même avec les coupures ?**

### **Article 7**

*I. - L'amplitude de la journée de travail est l'intervalle existant entre deux repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant.*

*II. - Sans préjudice des dispositions du V de l'article 11 et de l'article 12 du présent décret, l'amplitude de la journée de travail du personnel roulant ne doit pas excéder douze heures.*

*III. - L'amplitude de la journée de travail ne doit pas excéder dix-huit heures dans le cas d'un équipage composé de plusieurs conducteurs.*

*IV. - Sans préjudice des dispositions du V de l'article 11 et de l'article 12 du présent décret, dans le cas où les conditions d'exploitation le rendent nécessaire et après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel s'ils existent, et autorisation de l'inspecteur du travail, l'amplitude peut être prolongée jusqu'à quatorze heures sous réserve des conditions suivantes :*

*1° La durée quotidienne du temps passé au service de l'employeur ne doit pas excéder neuf heures; **En contradiction avec l'article 3 qui prévoit 10h !***

*2° Le service doit comporter :*

*a) Une interruption d'au moins deux heures et demie continues ou deux interruptions d'au moins une heure et demie continue chacune, lorsque l'amplitude est prolongée au-delà de douze heures et jusqu'à treize heures ;*

*b) Une interruption d'au moins trois heures continues ou deux interruptions d'au moins deux heures continues chacune, lorsque l'amplitude est prolongée au-delà de treize heures.*

*Au cours de ces interruptions, le salarié n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps.*

**Comment contrôler ces coupures puisqu'elles n'apparaissent pas sur le carnet de route ?**

*V. - En l'absence de convention ou d'accord collectif étendu, les dépassements d'amplitude, considérés isolément, résultant de l'application des dispositions du IV ci-dessus donnent lieu à compensation dans les conditions ci-après :*

*a) 75 % de la durée des dépassements entre la douzième et la treizième heure ;*

*b) 100 % de la durée des dépassements au-delà de la treizième heure.*

*VI. - Lorsque cette compensation est accordée sous forme de repos, le salarié est tenu régulièrement informé de ses droits acquis sur son bulletin de paie ou sur un relevé annexé au bulletin. Le repos ne peut être pris que par journée entière, chacune étant réputée correspondre à sept heures de repos compensateur, et dans un délai fixé d'un commun accord entre l'employeur et le salarié, qui ne peut excéder deux mois.*

### **Article 10**

*Alinéa 3° Dans le cadre du mois civil, par leur récapitulation mensuelle.*

*Le décompte quotidien, hebdomadaire et mensuel des heures de service effectuées doit distinguer, pour chaque salarié concerné, la durée du temps consacré à la conduite et la durée du temps passé au service de l'employeur autre que la conduite.*

**Sur le carnet de route on ne peut pas identifier les temps de conduites !**

## Chapitre III : Dispositions particulières aux entreprises de transport sanitaire.

### Article 12

*Modifié par Décret n°2006-408 du 6 avril 2006 - art. 5 JORF 7 avril 2006*

*Sans préjudice des dispositions du décret n° 2001-679 du 30 juillet 2001 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport sanitaire et du décret n° 2005-87 du 4 février 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport sanitaire de la Martinique, et par exception aux dispositions du IV de l'article 7, l'amplitude de la journée de travail des personnels ambulanciers roulants peut être prolongée jusqu'à quinze heures dans les cas suivants :*

*1° Pour permettre d'accomplir une mission jusqu'à son terme, dans la limite d'une fois par semaine en moyenne sur quatre semaines ;*

**Malheureusement cette dérogation est devenue caduque, et donc les quinze heures pour terminer une mission en cours sont devenues des heures pour terminer la journée de travail dans le cadre d'une rentabilité maximale, ...là encore en totale contradiction avec les articles 3 et 7 du même décret !**

*2° Pour des activités saisonnières ou pour des rapatriements sanitaires pour les compagnies d'assurance ou d'assistance, dans la limite de soixante-quinze fois par année civile.*

**Là, ça frise le comique ...une fois par semaine mais 75 fois par an ! (Article 5.1 et 5.2 de l'accord cadre voir pièce jointe).**

*L'inspecteur du travail et le comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel s'ils existent, sont tenus informés, immédiatement, de toute prolongation d'amplitude.*

*La durée minimale du repos quotidien peut être inférieure à onze heures, sans être inférieure à neuf heures consécutives, sous réserve que des périodes au moins équivalentes de repos compensateur soient accordées aux salariés au plus tard avant la fin de la troisième semaine civile suivant la semaine où le repos quotidien a été réduit.*

**Encore une dérogation contradictoire avec la sécurité routière !**

### Article 13

*Les durées de service des personnels ambulanciers roulants des entreprises de transport sanitaire sont décomptées au moyen de feuilles de route hebdomadaires individuelles, conformément à un modèle fixé par arrêté du ministre chargé des transports.*

## **Chapitre IV : Sanctions.**

### Article 14

*Les infractions aux dispositions du présent décret constatées par les inspecteurs du travail territorialement compétents seront passibles de l'amende prévue pour les contraventions de 4e classe.*

*Les contraventions donneront lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés indûment employés.*

**Repas (Article 14 de l'accord cadre, voir pièce jointe)**

*L'organisation des plannings doit, sauf impossibilité de fait, permettre aux personnels ambulanciers roulants de prendre leur repas dans des conditions normales.*

## **Encore une dérogation contradictoire avec la sécurité routière et même la CCNTR**

Pas de durée ni de plage horaire comme le prévoit l'article 8 de la CCNTR **qui prévoit Une heure entre 11h et 14h:30 pour le midi et 18h:30 et 21 h30 pour le soir, art 8 de la CCNTR.**

Dérogation ou flou artistique ...avez-vous déjà conduit sans pause, ni repas pendant 10, 12 ou 15h d'affilée ? Eh bien moi, oui !

### **Article 19: Temps de repos et de pause**

*Les personnels ambulanciers bénéficient d'un temps de pause quotidien dans les conditions de l'article L.220-2 du code du travail.*

*La période de pause peut être remplacée par un repos d'une durée équivalente avant la fin de la journée suivante dans les conditions de l'article L.220-3 du code du travail.»*

## **Encore une dérogation contradictoire avec la sécurité routière, là aussi on peut dire que les conducteurs de marchandises sont mieux traités que les ambulanciers !**

On nous bassine avec les téléphones portables au volant ...alors que nous avons des oreillettes !

...mais personne ne parle de ces PDA ...qui sont reliés en permanence aux donneurs d'ordre et deviennent au cours de la journée de véritables outils de harcèlement et de déconcentration. Les missions se succèdent, les retards s'accumulent et la machine répète sans cesse "retard sur la mission" ! Une fois, ça peut passer, mais 50 fois par heure, c'est plus que du harcèlement ! ...mais ce type de machine, ...c'est légal !

Le véritable miracle de cette profession tient dans le fait qu'il y ait si peu d'accidents. Et, si, aussi peu d'ambulanciers arrivent à la retraite, c'est qu'ils n'ont tenu le coup qu'une année ou deux et se sont empressés de partir vers d'autres professions mieux réglementées, mieux rémunérées, mieux encadrées et plus sécuritaires.

Cette profession ne vit pas un turn-over, c'est un ventilateur !

### **Pour mémoire :**

#### **Transports routier**

La règle générale pour les routiers prévoit que la conduite ne doit pas excéder 9 heures par jour, et jamais plus de 4h30 en continu : pour chaque période de 4h30, un repos de 45 min est obligatoire (ou trois interruptions de 15 min).

Le contrôle par les forces de l'ordre et/ou l'inspection du travail grâce au chrono tachygraphe est simple et possible.

Madame, Monsieur, une fois de plus au nom des collègues ambulanciers, nous vous remercions de l'attention que vous portez à notre profession et à nos conditions de travail.