

JEAN : UNE HISTOIRE D'ECZÉMA

Jean a cinquante et un ans, il est mécanicien d'entretien dans une entreprise de transport d'environ trente salariés. Il a commencé son activité professionnelle comme chauffeur poids-lourd pendant sept ans, puis comme mécanicien auto et poids-lourd pendant deux ans.

Il est entré dans l'entreprise actuelle en 1984. L'entreprise a été créée par deux frères en 1979, transporteurs indépendants jusque-là. Jusqu'en 1990, il sera essentiellement conducteur poids-lourd, avant de devenir le mécanicien d'entretien à temps plein de l'entreprise. Le parc de véhicules est supérieur à vingt camions actuellement.

Dès le début de son activité de mécanicien, il a présenté une dermite irritative des mains liée aux lubrifiants, avec parfois des crevasses, dermite qui résiste aux savons et crèmes adaptés. Les horaires de travail sont lourds, au moins soixante heures hebdomadaires avec un record à quatre-vingt deux heures. Il commence le plus souvent à cinq heures du matin.

Lorsque nous avons évoqué la question de l'amiante dans les garnitures de frein et d'embrayage, il m'a d'abord affirmé que les garnitures actuelles dont il disposait étaient sans amiante. Lors de l'interdiction de l'utilisation de l'amiante, je l'avais interrogé sur les dispositions qu'il avait prises pour se séparer de son stock (un an de stock de garnitures de frein en amiante !), il m'avait dit les avoir rangées dans un grand sac en plastique.

L'entreprise, elle, a été créée dans les années 1980, par deux frères travailleurs indépendants, passionnés de camions depuis toujours, entrés dès quatorze ans dans la profession. Ils ont aujourd'hui presque la soixantaine ; l'un s'occupe de la partie commerciale et il fait son métier de commercial en camion, en assurant des livraisons et en vérifiant de fait les conditions de réception et de livraison. Le second frère s'occupe du frêt, de la maintenance et du quai. Pour tous les sala-

riés ce sont les chefs, reconnus et nommés comme tels, car connaissant parfaitement le travail sous tous ses aspects. Pour les jeunes de la région qui commencent dans le métier, cette entreprise est un passage obligé « pour apprendre à travailler ».

Sollicitée à propos de l'évaluation des risques, j'ai fait la connaissance des chefs. Rencontré dans la cour à mon arrivée, le premier chef, Jean-Pierre, m'a d'emblée parlé des difficultés de livraison dans les grandes surfaces commerciales qui imposent des horaires et des conditions qu'elles ne respectent pas. Ce sont ces conditions d'organisation non respectées qui sont source de risque d'accident : « *J'ai téléphoné plusieurs fois à l'inspection du travail quand un chauffeur m'appelle pour me signaler ses difficultés à être déchargé alors qu'il est à l'heure, l'inspecteur ne se déplace jamais. Et pourtant – poursuit-il – quand le chauffeur me téléphone pour me dire qu'il n'y avait personne pour le décharger et qu'il a donc pris un fenwick pour se décharger lui-même et qu'à la dernière palette, pas de chance, il ne s'est pas ce qui s'est passé, mais il a renversé et le fenwick et la palette de lait, je ne peux quand même pas le féliciter !* ». Il savait parfaitement ce qui s'était passé, cet accident de livraison était pure mise en scène pour faire évoluer les conditions de réception dans cette grande surface. Ayant assisté le soir au ballet des chariots automoteurs lors du chargement, je n'avais aucun doute sur ce qui s'était sans doute passé. Cette anecdote visait sans doute à tester ma réaction. Le second chef, Paul, quant à lui m'avait accueilli sur le quai en m'informant, « *Ici, sur le quai et dans la cour, ce sont les piétons qui doivent faire attention, les conducteurs de chariot et de camion ont autre chose à faire, ils reculent sans regarder derrière eux* ».

Ce jour-là, j'ai passé une partie de la matinée dans le garage, le domaine de Jean et du deuxième chef. Parlant de son métier de mécanicien et comparant la mécanique auto et la mécanique camion, Jean m'a parlé de sa passion : il collec-

tionne les Simca 1000, qu'il rachète, répare, et fait parfois rouler, s'il fait beau. Cette passion est partagée avec son neveu et la majorité de son temps de loisir est consacrée à cette passion. Nous avons aussi évoqué ses stocks de garnitures de frein amiantées : « *Je les ai toutes passées ! Vous comprenez, il fallait que je voie comment les nouvelles garnitures sans amiante allaient se comporter. Personne n'use ses freins de la même façon. En voyant les freins, je peux vous dire qui conduisait, et pour certains chauffeurs, je les change deux fois plus souvent. Alors j'ai testé petit à petit les nouvelles garnitures sur les chauffeurs qui usent le moins pour voir comment elles évoluaient. Tant que je ne les connaissais pas, je ne pouvais pas les mettre à n'importe qui, c'est trop important les freins dans un camion !* » Difficile de faire apparaître dans un document unique d'évaluation des risques cette pratique !

Fin 2002, tout va bien pour Jean, même s'il continue à travailler de soixante à soixante-dix heures par semaine. Son atelier est enfin correctement chauffé, une machine pour monter les pneus a été achetée. L'éclairage de la fosse va être amélioré. Il bénéficie toujours de la plus grande autonomie. Les chauffeurs l'appellent en cas de petits problèmes mécaniques et il peut ainsi les rassurer, les conseiller mais aussi anticiper le travail du samedi et de la semaine suivante. Il ne souffre plus, ni du dos, ni des coudes. Il n'a pas de crevasses aux mains. Il reste un petit dormeur mais il apprécie sa courte sieste quotidienne.

Jean gère les programmes de maintenance et n'hésite pas à immobiliser un véhicule pour une journée s'il prévoit une intervention longue. Il dit à Paul, le second chef le camion qu'il veut immobiliser et Paul s'organise pour les livraisons.

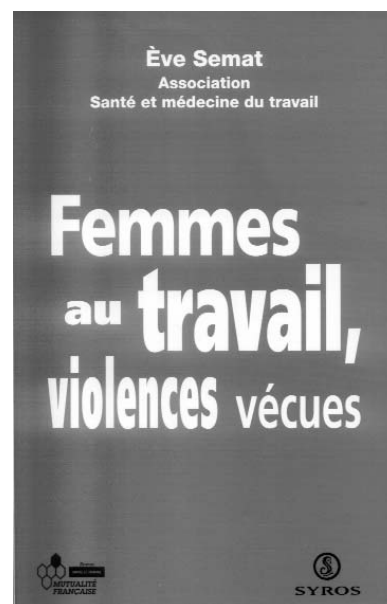
L'année 2003 sera difficile : le premier chef Jean-Pierre a fait un accident vasculaire cérébral avec hémiplegie et plusieurs mois d'hospitalisation et de rééducation. Le second chef est traité depuis plusieurs années pour une hémopathie X et selon les phases de traitement il est plus ou moins irritable. Visiblement, il ne supporte pas la réduction de ses capacités. Je ne reverrai Jean qu'en mars 2004. Il n'a jamais le temps pour venir en consultation. Par contre, je sais par son épouse qu'il a été arrêté pour des problèmes liés au travail ; « *Il a été contrarié.* »

Je reverrai Jean début mars 2004. Depuis sept mois, il est très gêné par un eczéma suintant des mains et des avant-bras, rendant le travail impossible. Il a du s'arrêter à deux reprises pendant deux semaines. Pendant l'arrêt, l'eczéma guérit totalement et réapparaît à la reprise. Des tests allergologiques ont été effectués lors du premier arrêt avec tous les produits de l'atelier. Ils ont tous été négatifs. Jean sait pourquoi cet eczéma est apparu. Fin juin début juillet, il avait prévu de refaire les freins d'un camion un lundi et Paul le second chef a refusé. Les freins devaient être refaits le samedi. Pour Jean, il s'agissait de se garder des marges de manœuvre, l'opération pouvant se faire en cinq ou six heures quand tout va bien, mais pouvant parfois demander huit à neuf heures. Il y avait donc eu une altercation entre Jean et le second chef, qui

à l'époque, aux dires de Jean, confirmés par ses collègues « *était inservable, il s'en prenait à tout le monde* ». Le ton était monté, le chef allant jusqu'à dire : « *Je peux me passer de vos services Monsieur Jean* ». Immédiatement, Jean avait posé sa combinaison et s'était rendu au bureau pour demander son compte. C'est le premier chef, Pierre, convalescent mais présent qui l'avait retenu. Jean était donc venu à trois heures du matin ce samedi-là pour être sûr d'avoir fini à midi.

Dès la semaine suivante l'eczéma s'est installé gênant le sommeil avec un prurit qui augmente au travail. Curieusement, le prurit ne cède que lorsque Jean bricole ses Simca 1000. Alors, il ne fait plus la sieste et utilise ces quelques dix minutes pour bricoler ses voitures. Depuis il souffre aussi de son épaule et l'examen confirme la tendinite du tendon sus-épineux. Il dit qu'il fait « *la compétition et la course avec son neveu* », dans la remise en état des Simca 1000 et il est très content d'aller plus vite. Par contre, au travail, il a perdu confiance en lui, il doute de ses compétences même s'il admet que le chef Paul, n'était pas dans un état normal lors de ce conflit : ce chef est un professionnel de la maintenance et le simple fait qu'il ait pu penser que Jean était lent ou mal organisé constitue une atteinte à son identité professionnelle.

Annie DEVEAUX



Cet ouvrage collectif de l'ass. Santé et Médecine du Travail, paraît sous le pseudonyme de Ève SEMAT
Vente en librairie – Prix : 28,20 € –
L'association tient des exemplaires à disposition pour les membres du réseau au prix spécial de 18,29 €

Éditions Syros, 9 bis rue Abel Hovelacque 75013 Paris
Tél. : 01 44 08 83 80 Télécopie 01 44 08 83 99