

Éducation à la prévention des risques au pays de Peugeot

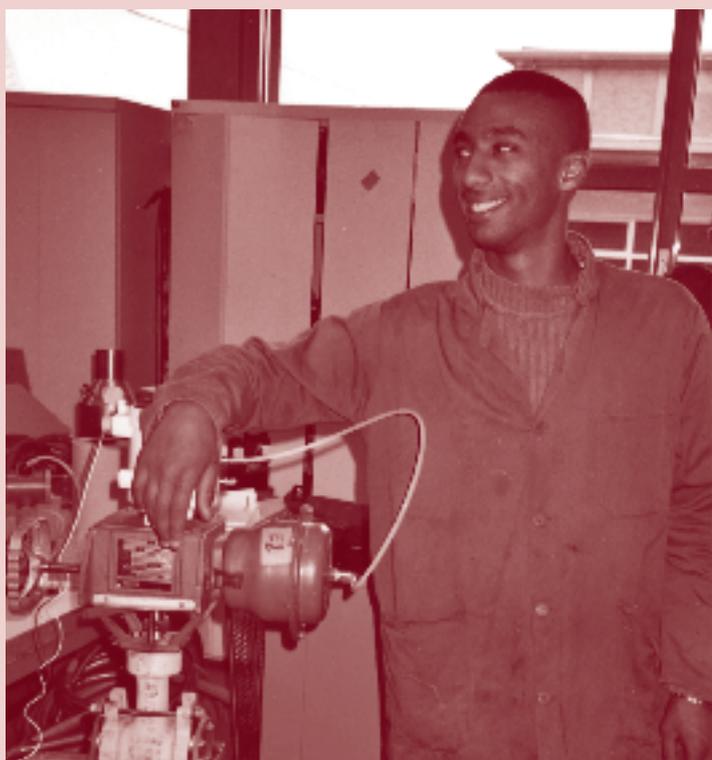
À Montbéliard, au cœur d'un tissu industriel entièrement dédié à l'industrie automobile, des enseignants mènent un ambitieux projet de formation à la prévention des risques professionnels. Bénéficiant du soutien de l'Union européenne, ils espèrent essaimer en France et susciter des vocations dans l'Europe entière.

En arrivant dans la modeste gare de Montbéliard, rien ne laisse présager que l'on vient de débarquer dans l'une des plus importantes zones industrielles de France. Certains détails ne trompent pourtant pas. Au coin d'une rue piétonnière, sur la façade d'un immeuble art déco, sept lettres blanches : PEUGEOT. Bienvenue à "Peugeotland". Ici, en Pays de Montbéliard, tout rappelle que le cœur de cette région de l'Est de la France, proche de la Suisse, bat depuis près d'un siècle au rythme des rugissements du lion, symbole de la Franche-Comté et du célèbre constructeur automobile français. Cette impression de douce "provincialité" que dégage le centre historique de Montbéliard est trompeuse. La ville est au centre d'un véritable chapelet de cités-usines. Sochaux, bien entendu, qui héberge depuis 1912 une des plus grandes usines de France. Mais également un cortège de villes en "court" – Audincourt, Exincourt, Bethoncourt – où se sont installées des fabriques de pots d'échappements, de pare-chocs, de sièges, etc. Dans la région, tout le monde vit par et pour Peugeot.

C'est dans ce paysage industriel dédié à l'automobile qu'est né le "projet Bilbao", comme aime à l'appeler ses concepteurs. "Ca fait trois ans que je bosse sur ce projet !", rappelle Françoise Lignier, hyperdynamique enseignante du Lycée Jules Viette et non moins active militante CGTiste. Dans ce lycée professionnel et technologique, qui forme aux métiers de l'automobile, la métropole basque est devenue synonyme de sécurité au travail. Le projet, baptisé "Promotion de la culture collective de prévention et de sécurité et santé au travail en direction des jeunes futurs travailleurs", bénéficie en effet du soutien de l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail, située à Bilbao.

Cette année, l'Agence a décidé de consacrer aux jeunes travailleurs sa traditionnelle semaine européenne pour la santé au travail. Un groupe particulièrement à risques, puisque des statistiques européennes, citées dans un récent rapport de Bilbao, font état en 2002 de 714 000 accidents du travail

Exercices pratiques pour les élèves des lycées professionnels de Montbéliard





ayant provoqué une incapacité de travail d'au moins trois jours et de 400 accidents mortels parmi les travailleurs âgés entre 18 et 24 ans. Pour réduire ces chiffres, une culture de la prévention et de la sécurité doit s'acquiescer avant l'entrée dans la vie professionnelle. Françoise Lignier a réussi à convertir à cette idée direction, enseignants et équipe sociale – infirmière et assistante sociale – de Jules Viette. "Réussir à rassembler tout le monde autour d'un projet à dimension européenne et devant débiter au lendemain de la rentrée scolaire a demandé beaucoup de persévérance", précise l'enseignante de français et histoire-géo. D'autant plus que la voie choisie n'était pas la plus aisée. Le projet s'adresse, en effet, à des filières et classes d'âges différents, du BEP au BTS¹, et tourne le dos à une approche strictement techniciste de la problématique en sollicitant le concours d'un philosophe et d'une psychologue.

Philo et psycho au programme

Ginette Francequin et Sidi Ahmed Barkat, respectivement psychologue du travail et philosophe au Conservatoire national des arts et métiers de Paris, ont rencontré une première fois, fin septembre, les élèves de Viette et de Fernand Léger, l'autre lycéen de la ville associé au projet. Au menu, un texte abordant le monde du travail par le biais de la métaphore du voyage et un débat avec les élèves autour des cinq sens. Une manière pour le moins audacieuse de stimuler la réflexion autour des risques liés au travail en replaçant l'être humain, en tant qu'être sensible, au cœur du processus de production.

Début octobre, la psy, le philosophe et les enseignants retrouvent les étudiants de Jules Viette pour un exercice plus pratique. Une grille d'analyse des risques est remise aux jeunes. Ils doivent observer leurs camarades de 2e BTS en maintenance et après-vente automobile (MAVA) occupés tantôt à relever les données de l'ordinateur de bord d'une 607, tantôt à démonter un embrayage de 307. Le but est de repérer les manquements à la sécurité tels que l'absence de chaussures de sécurité et les principaux risques liés à un garage (bruit, températures, produits dangereux, etc.). Pour les étudiants de 1re BTS MAVA, des jeunes d'une petite vingtaine d'années, l'exercice semble évident. Manifestement, ils savent ce qu'est un garage et ont déjà appris au cours de leur formation technique et théorique à se prémunir face aux risques du métier. Appliqués, ils semblent pourtant peu concernés. "Moi, mon avenir ça ne sera pas de mettre les mains dans le cambouis", confie un jeune portant un veston tendance sur un jeans. La majorité de ces étudiants est passée par un Bac en sciences et technologies industrielles, les Bac pro restent l'exception. Leur avenir, ces jeunes le voient davantage en complet costume-cravate qu'en bleu de mécano. Formés aux technologies les plus récentes de l'automobile, mais aussi aux techniques de gestion et à l'"approche client", ils rêvent de

devenir expert automobile ou technico-commercial pour les plus grands réseaux de constructeurs. "Après avoir décroché leur diplôme, 80 à 90 % d'entre eux trouveront un boulot dans l'année", confirme un de leurs profs.

Une heure, chrono en main. Il ne reste que quelques maigres minutes pour le débat avec Ginette Francequin et Sidi Ahmed Barkat. Comme un goût de trop peu quand la sonnerie retentit. Machinalement, les étudiants se lèvent. L'heure de la pause, c'est sacré. Vient le tour des BEP 1re année en carrosserie. Ils ont 14 ou 15 ans et ont déjà connu, malgré leur jeune âge, un parcours scolaire difficile. "Certains ont choisi la carrosserie mais d'autres se retrouvent là un peu par hasard", reconnaît un enseignant. Ginette Francequin leur pose quelques questions faussement naïves : "J'ai eu un accident de voiture et ma portière est cabossée. Comment pouvez-vous m'aider ?". Manifestement surpris, un jeune tente une réponse : "Il faut poncer", puis "débosseler". Un jeu de questions-réponses s'instaure. "Est-ce que c'était bruyant ?" "Non, répond l'ado, mais j'ai vu un étudiant faire une vidange sans lunettes de protection."

Des cars roumains

Tout au long de la journée, les classes vont se succéder et se prêter à l'exercice, tantôt de manière active, tantôt avec nettement plus de réserves. La classe de Bac 1^{re} année en études et définition de produits industriels est composée d'une dizaine d'élèves âgés d'environ 20 ans. Le contact est d'emblée difficile : les étudiants refusent d'être filmés. Le projet Bilbao/Viette prévoit, en effet, la réalisation d'un film et sa diffusion comme outil pédagogique dans toute l'Union européenne. André Baratta, qui a déjà réalisé de nombreux reportages sur le thème de la santé au travail, est bien obligé de remballer sa caméra. Le dialogue avec la psy et le philosophe n'est guère plus prometteur. "À quoi ça sert tout ça ? Je ne me sens pas concerné", avoue tout de go un étudiant à l'allure rebelle, blouson "bomber" et cheveux décolorés. Un autre renchérit : "On veut devenir dessinateur industriel, on va pas travailler dans la maçonnerie". "Maçon c'est un beau métier. Mon fils est maçon et il est fier de construire des crèches, des logements", réagit Ginette Francequin. "Moi, c'est mon frère qui est maçon. Il a 30 ans et son dos est foutu", rétorque l'étudiant.

Le débat, qui est censé porter sur les équipements de protection individuelle, débouche sur une discussion, tendue mais très riche d'enseignements, sur la précarité. "Les patrons ne voient que la rentabilité, pas la sécurité. Si on proteste, ils vont faire venir des Roumains en car et on devra fermer notre gueule et s'aligner là-dessus", dénonce un jeune. Un autre ne sait pas si son avenir se situera à Montbéliard car il craint ne pouvoir gagner suffisamment d'argent pour se construire une maison.

¹ Le Brevet de Technicien Supérieur ou BTS est un diplôme français qui se prépare en deux ans, après le Bac, dans des Sections de Techniciens Supérieurs (STS). Le Brevet d'Études Professionnelles (BEP) est un diplôme d'études secondaires et un diplôme d'enseignement professionnel. Il permet, soit d'entrer dans la vie active, soit de poursuivre des études.

Issus pour la plupart du milieu ouvrier, ces jeunes paraissent quelque peu désillusionnés quant au monde du travail et à leur insertion future dans la vie active. Comme si leurs inquiétudes traduisaient les peurs de leurs aînés, ces fameux OS – ouvriers spécialisés – de Peugeot qui formaient hier une communauté fière et politiquement puissante qui semble aujourd'hui avoir perdu confiance en l'action collective.

Cette atmosphère morose est désormais palpable un peu partout en "Peugeotland". La marque au lion employait, fin des années 70, plus de 40 000 salariés. Aujourd'hui, ils ne sont pas plus de 17 000. Quand on interroge les habitants, beaucoup estiment que la très puissante famille Peugeot, qui bien que discrète reste présente aux commandes, ne va pas lâcher la région. La fermeture récente de l'usine britannique de Coventry et les investissements massifs en Europe de l'Est font cependant planer le doute sur l'avenir de l'industrie automobile dans le Pays de Montbéliard. Dans ce contexte, un poste chez Peugeot redevient attractif aux yeux d'un nombre de plus en plus important de jeunes. "Il y dix ans, le leitmotiv des jeunes c'était 'jamais chez Peugeot' qui était synonyme de travail à la chaîne. Aujourd'hui, beaucoup seraient prêts à travailler dans les usines de Sochaux si on leur en offrait la possibilité", constate Françoise Racine, l'assistante sociale du Lycée Viette.

La jeune femme s'occupe également des jeunes de Fernand Léger. Ce lycée professionnel d'environ 400 élèves accueille une population socialement et économiquement plus fragilisée que son grand voisin. Un signe ne trompe pas : les ateliers de productique, mécanique et usinage sont occupés par une écrasante majorité de jeunes beurs. A Montbéliard comme ailleurs, cette "dimension ethnique" est lourde de conséquences. "Pour eux, c'est beaucoup plus difficile de décrocher un stage", constate l'assistante sociale.

Pour ceux qui peuvent faire leurs premières armes dans les usines voisines, le premier contact avec la réalité du monde industriel est, dans certains cas, une épreuve difficile. "Pendant les trois semaines de stage chez Faurecia (équipementier automobile, *ndlr*), j'ai surtout nettoyé les locaux, passé à la broyeuse les pièces défectueuses et posé des milliers de bandeaux autocollants. C'était très fatiguant et j'avais mal un peu partout", témoigne un élève de

la filière plasturgie. "Certains jeunes ouvriers ont essayé de nous montrer comment fonctionnaient les presses, mais les anciens, eux, ne nous donnaient que les sales boulots", ajoute un camarade. Un autre précise que si le premier jour on leur a remis des gants de protection, les jours suivants plus personne ne les a obligés à les porter. Même si ces situations ne sont pas généralisées, d'autres lycéens affirment avoir effectué des stages plus en rapport avec leurs attentes et leur formation, ces témoignages illustrent néanmoins le fossé qui sépare enseignement et réalité professionnelle. Entre les préceptes appris sur les bancs de l'école en matière de sécurité et les conditions de travail dans nombre de garages et d'usines, le fossé est parfois immense. Françoise Lignier en est bien consciente. "Si nous avons décidé de nous adresser à des 1^{er} année, qui découvrent le milieu professionnel et technologique, ce n'est pas un hasard. C'est pour nous permettre de les accompagner jusqu'à leur période de stage, en juin. Le projet prévoit en effet d'injecter une partie prévention-sécurité dans les rapports de stage. Les élèves devront relever les situations à risques et s'analyser au travail. Un exercice sans concession car ils seront confrontés à la réalité, parfois douloureuse, des conditions de travail dans l'entreprise."

Bibliographie

- Frigul, N., Thébaud-Mony, A., *Enseignement professionnel et santé au travail*, éd. l'Harmattan, collection Logiques sociales (à paraître prochainement).
- Thébaud-Mony, A. et al., *La construction sociale de l'accident de travail chez les jeunes. Formation aux risques et vécu de l'insertion professionnelle à la sortie du système scolaire*, ministère de l'Éducation nationale, Rapport de recherche, 1995, 117 p.
- Durand, J.-P., Hatzfeld, N., *La chaîne et le réseau. Peugeot-Sochaux, ambiances d'intérieur*, éd. Page deux, collection Cahiers libres, 2002, 303 p.
- Beaud, S., Pialoux, M., *Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*, éd. Fayard, 1999, 468 p.
- Durand, M., *Grain de sable sous le capot. Chronique de la chaîne à Peugeot-Sochaux*, éd. La Brèche, 1990, 292 p.
- Bouquin, S., *La valse des écrous. Travail, capital et action collective dans l'automobile*, éd. Syllepse, 2006, 306 p.

La plupart des ouvrages cités sont disponibles au centre de documentation de l'ETUI-REHS (www.labourline.org). ■

Denis Grégoire, rédacteur en chef
dgregoire@etui-rehs.org