

# Le risque routier au travail

- 13. Laisser les risques au bord de la route
- 15. Recette allégée en kilomètres
- 17. Plus c'est court, plus c'est sûr
- 18. En Savoie, la croix trace sa route
- 20. Ménage à triporteur
- 22. Un certain regard sur les risques routiers
- 24. Des engagements de bonne conduite

■ Réalisé par Damien Larroque  
avec Grégory Brasseur et Delphine Vaudoux

*Nombreux sont les professionnels qui sont amenés à conduire dans le cadre de leurs missions. Pourtant, la conduite n'est pas perçue, et à tort, comme un acte de travail par certaines entreprises qui omettent les risques routiers lors de leur évaluation des risques professionnels. Quel itinéraire emprunter pour accéder à une démarche de prévention efficace ?*

# Laisser les risques au bord de la route

**CONDUIRE** pour le travail est le lot de beaucoup de salariés évoluant dans tous les secteurs d'activité. Pour certains, comme les chauffeurs routiers ou les livreurs, il s'agit là de la substantifique moelle de leur métier. D'autres prennent le volant plus sporadiquement, à l'occasion de réunions à l'extérieur, par exemple. Et pour d'autres encore, la route est un à-côté inévitable qui peut parfois prendre plus de place au quotidien que les tâches principales. Les artisans, les commerciaux, les salariés de l'aide à la personne, pour n'en citer que quelques-uns, passent parfois plus de temps dans leur véhicule qu'à exercer leur savoir-faire.

Ces différences entraînent des perceptions très variables des risques routiers. Alors que dans le transport, ils sont considérés comme inhérents à la profession et donc intégrés aux démarches de prévention, dans d'autres branches qui n'appréhendent pas



© Cédric Pasquini pour l'INRS/2020

la conduite comme une situation de travail, ils sont trop souvent oubliés. Le baromètre prévention routière, publié en janvier dernier par Allianz France-CSA, abonde en ce sens : seulement un tiers des entreprises qui ont une flotte de véhicules ont mis en place un véritable plan de prévention des risques routiers et l'ont intégré

**Des formations spécifiques peuvent permettre aux salariés d'acquérir les techniques pour évoluer en sécurité sous la pluie, la neige, sur le verglas ou avec une visibilité réduite.**

dans le document unique d'évaluation des risques (DUER).

La route est pourtant la première cause de décès au travail avec environ 17% des accidents mortels. Dans la catégorie des accidents de trajet mortels, qui surviennent entre le domicile et le lieu de travail, ou entre ce dernier et le lieu de déjeuner, 78% d'entre eux se produisent sur la route (*Cnam, chiffres 2018*). Si la prévention des accidents de trajet n'est pas de la responsabilité de l'employeur (*lire l'encadré ci-dessous*), celui-ci a en revanche de nombreuses cartes en main pour réduire les risques routiers en mission, auxquels ce dossier est consacré. « *Bien entendu, des mesures de prévention concernant les déplacements professionnels peuvent avoir un effet positif sur ceux effectués par les employés pour venir au travail et rentrer chez eux, avance Anne-Sophie Valladeau, expert-conseil technique à l'INRS. Un salarié formé à l'organisation de ses déplacements, aux bonnes habitudes d'entretien des véhicules et à la conduite sûre appliquera ces bons réflexes en dehors des missions qu'il effectue pour son entreprise.* »

## ZOOM

### MISSION OU TRAJET, UNE RESPONSABILITÉ DIFFÉRENTE

- Un accident de mission a lieu lors d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. Il est donc considéré comme un accident du travail. Si la responsabilité pénale du collaborateur peut être envisagée en cas d'infraction au Code de la route ou d'accident corporel qu'il aurait occasionné, la responsabilité pénale et civile de l'employeur peut aussi être engagée s'il est établi qu'un manque de prévention de sa part est à l'origine d'un accident de la route.
- Un accident de trajet se produit entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel. Il n'est pas considéré comme un accident du travail. L'entreprise peut contribuer à sa prévention par des mesures d'organisation (horaires de travail permettant les déplacements en transport en commun, lorsqu'ils existent, réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise...) adaptées à sa localisation et à son fonctionnement.

### Se déplacer ou ne pas se déplacer, là est la question

La mise en place d'une démarche de prévention des risques routiers professionnels efficace s'articule en premier lieu sur l'évaluation des risques. Ensuite, elle peut se décliner autour de quatre axes : l'organisation des déplacements, le choix et la maintenance des véhicules, l'instauration de règles >>>



© Fabrice Dimier pour l'INRS/2020

de communications mobiles et, enfin, la gestion des compétences des salariés.

Il s'agit donc dans un premier temps de se questionner sur la nécessité des déplacements. N'est-il pas envisageable dans certains cas d'organiser une visioconférence, par exemple, et ainsi ne pas s'exposer aux risques routiers ? Si les déplacements s'avèrent indispensables, est-il possible, pour effectuer certains d'entre eux, d'emprunter d'autres modes de transport que la voiture ? Dans l'affirmative, il convient de définir des règles comme l'obligation faite aux salariés de prendre le train pour tout trajet supérieur à un nombre de kilomètres donné.

Le covoiturage est un atout dont il serait dommage de se priver : en incitant des collègues à voyager ensemble lorsqu'ils se rendent à un même rendez-vous plutôt que chacun dans un véhicule, on peut réduire la fatigue et les risques de lassitude liés à la conduite en solitaire. On peut aussi diminuer le temps passé sur la route dans une journée, en permettant aux salariés de passer la nuit à l'hôtel plutôt que de partir tôt le matin ou rentrer tard le soir.

Pour préserver la santé des salariés, l'outil de travail se doit d'être

sûr et adapté. La prévention des risques routiers ne fait pas exception à la règle. Dotés des dispositifs de sécurité génériques (système de freinage par assistance électronique, airbags, limiteur de vitesse réglable et modulable par le conducteur...), les véhicules doivent aussi être aménagés et équipés en fonction des besoins des personnes et des charges à transporter (séparation entre la partie habitacle de conduite et le chargement, arrimage et répartition des charges, capacité et puissance adaptées au chargement...). En outre, planifier l'entretien régulier de la flotte en tenant compte des conditions d'utilisation est impératif, sans oublier le suivi au quotidien de l'état des véhicules. À noter que la location de longue durée peut être, du point de vue de l'entretien, une solution

Si dans le transport, les risques routiers sont bien intégrés aux démarches de prévention, dans d'autres branches, ils sont trop souvent oubliés.

avantageuse, les prestataires proposant des contrats intégrant la maintenance.

### Montée en compétence

Quand il s'agit de conduite, en attendant l'avènement des véhicules autonomes qui changeront la donne du tout au tout, le comportement de la personne au volant ne peut être totalement ignoré. Pour autant, la première protection contre les mauvais comportements, tels que le téléphone au volant ou la vitesse, réside dans le rappel des consignes (interdiction d'appeler un salarié alors qu'il est sur la route, renvoi automatique des appels, ne communiquer que quand le véhicule est à l'arrêt...) et une organisation du travail adaptée (protocole de gestion de la communication avec les personnes sur la route, délais de trajet raisonnables et compatibles avec les conditions de circulation...).

« Une démarche de prévention du risque routier ne saurait être complète sans formation visant à l'amélioration des compétences des conducteurs, souligne Anne-Sophie Valladeau. D'autant que les véhicules utilisés pour l'exercice d'une activité professionnelle

« La route est la première cause de décès au travail avec environ 17% des accidents mortels. »

### Risques d'accident, mais pas seulement

La conduite peut sembler anodine pour la santé. Or, au-delà des risques de dommages corporels en cas d'accident de la route, le conducteur est exposé, souvent sans en être conscient, à d'autres risques : physiques (vibrations, bruit...), posturaux (position assise prolongée), chimiques (gaz d'échappement, vapeurs de carburant...) ou psychosociaux (stress, violence...).

peuvent posséder des caractéristiques très variables qui nécessitent l'acquisition ou la maîtrise d'aptitudes spécifiques. » On ne manœuvre pas un véhicule utilitaire léger (VUL) de la même manière qu'une voiture ou qu'un triporteur. En plus de ces apprentissages particuliers, des formations complémentaires doivent permettre aux salariés les plus exposés au risque routier, ceux qui avalent des milliers de kilomètres par an, d'acquies les techniques pour évoluer en sécurité sous la pluie, la neige, sur le verglas ou avec une visibilité réduite. ■ D. L.

# Recette allégée en kilomètres

Afin d'améliorer ses chiffres de sinistralité, l'entreprise agroalimentaire Fleury Michon muscle sa culture de prévention par le biais de sa démarche « Ensemble vers le zéro accident ». Celle-ci a notamment un impact positif sur sa gestion des risques routiers.

**LE SIÈCLE** dernier débute à peine quand Félix Fleury et son beau-frère Lucien Michon accolent leurs patronymes pour baptiser l'entreprise qu'ils viennent de créer. 115 ans plus tard, restée indépendante et familiale, l'entreprise Fleury Michon a grandi et s'est diversifiée. En plus de la production de charcuterie sur laquelle elle s'est construite, la marque élabore aujourd'hui différentes gammes de plats préparés et transforme du poisson en surimi. Ces activités se répartissent entre

📷 **Pour les salariés qui se déplacent ponctuellement, et le plus souvent d'un site à l'autre, une flotte de véhicules électriques bénéficie d'un entretien mensuel est à la disposition du personnel.**

sept sites de production vendéens, une usine bretonne, une manufacture nordiste et, à l'international, des implantations en Italie, en Espagne, aux Pays-Bas, en Slovénie et de l'autre côté de l'Atlantique, au Canada. Avec 3740 collaborateurs et 380 millions de produits fabriqués annuellement, son chiffre d'affaires s'élevait en 2018 à 725 millions d'euros.

« Historiquement, Fleury Michon a toujours investi dans la sécurité d'un point de vue technique en

acquérant des machines et des outils respectant les normes en vigueur. En dépit de ce respect des règles, nous étions trop souvent confrontés à des accidents, raconte Gilles Allemand, chargé de mission sécurité. Pour inverser la tendance, nous avons souhaité bâtir une véritable culture de prévention des risques. » À l'issue d'un benchmark réalisé auprès d'autres acteurs du secteur agroalimentaire, Fleury Michon lance en 2017 la démarche « Ensemble vers le zéro accident » (lire l'encadré ci-dessous).

Avec elle, chaque métier et chaque projet sont considérés sous l'angle de la sécurité afin que celle-ci devienne un élément constitutif de son fonctionnement. Les effets se font rapidement sentir sur les chiffres de la sinistralité : de 189 accidents avec arrêts de travail en 2016 sur le territoire national, on tombe à 130 en 2019. « En s'appuyant sur la communication et la formation ainsi qu'en instaurant des rituels quotidiens liés à la prévention, Fleury Michon est parvenu à faire de la sécurité un élément fondamental de son organisation, explique Nicolas Pésigot, contrôleur de sécurité à la Carsat Pays-de-la-Loire. C'est donc fort logiquement que des actions visant à réduire les risques liés à la mobilité se sont inscrites dans ce cadre. »



© Patrick Delapierre pour l'INRS/2020

## ENSEMBLE VERS LE ZÉRO ACCIDENT

Lancée en 2017, la démarche « Ensemble vers le zéro accident » a permis à Fleury Michon de compléter son approche de la prévention, jusque-là centrée sur les solutions techniques. Cette nouvelle politique s'appuie sur un accueil sécurité pour tout nouvel embauché, sur des formations pour faire monter les salariés en compétences, sur la communication pour leur faire prendre conscience de ces sujets, mais aussi sur des rituels journaliers qui amènent à faire de la sécurité un réflexe.

Six règles d'or permettent de donner un cadre de bonnes pratiques. Enfin, dans une logique de réduction des déplacements, des équipements de visioconférence ont été installés sur tous les sites de l'entreprise.

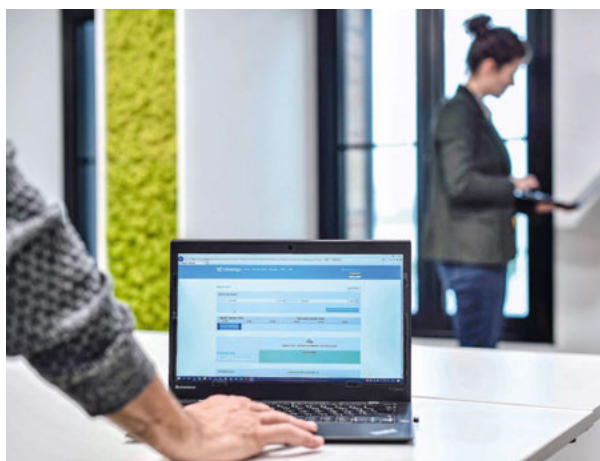
>>>

Ainsi, lorsqu'il s'est agi de redéfinir les zones d'intervention géographiques des 100 salariés de l'équipe force de vente qui sillonnent l'Hexagone de magasin en magasin, limiter le nombre de kilomètres parcourus est apparu comme un critère primordial. Le nouveau découpage de la carte du pays a permis de rationaliser les trajets en tenant notamment compte des lieux de résidence de chacun. « *En outre, nos représentants ne sont plus spécialisés dans un type de produits comme c'était auparavant le cas. Ce qui a rendu possible la mise en place de secteurs plus restreints*, souligne Gilles Allemand. *Ces remaniements ont abouti à une diminution de 30 % des distances parcourues quotidiennement !* »

## La nuit à l'hôtel plutôt qu'au volant

Autre avancée pour ces salariés, la possibilité de réaliser certaines implantations (nouveaux produits, promotions) avec l'aide de prestataires. De quoi éviter des journées surchargées et la somnolence sur la route. Enfin, pour veiller au bon fonctionnement des véhicules, les vendeurs sont sensibilisés à l'importance de l'entretien de leurs voitures qui sont, pour garantir encore plus la sécurité, changées tous les deux ans. Au-delà des équipes de vente, Fleury Michon enjoint aux autres salariés qui se déplacent dans le cadre de leurs missions d'organiser leurs trajets en tenant compte des contraintes du voyage. Pour un rendez-vous matinal, il est recommandé de partir la veille et de dormir à l'hôtel plutôt que de se lancer sur la route aux aurores ou alors qu'il fait encore nuit. Idem lorsqu'une journée en dehors des

📺 Une plate-forme permet de réserver aisément un des véhicules électriques mis à la disposition du personnel pour des déplacements plus sûrs et favoriser également le covoiturage.



© Patrick Delapierre pour l'INRS/2020

« *Fleury Michon est parvenu à faire de la sécurité un élément fondamental de son organisation.* »

*ne pas rentrer à la maison n'était qu'une contrainte, reconnaît Gilles Allemand. Nous communiquons donc régulièrement à ce sujet, notamment lors des réunions qui commencent toujours par un point sécurité ou à l'occasion de journées de sensibilisation à la prévention. Je me souviens*

*d'un atelier avec des lunettes qui simulent la vision altérée par manque de sommeil qui ont bien fait passer le message.* »

Pour limiter les risques sur la route, le covoiturage est lui aussi encouragé. Les sept usines vendéennes n'étant jamais à plus de 30 km l'une de l'autre, il est fréquent que des réunions s'organisent sur l'un des sites et nécessitent la participation des équipes d'autres manufactures. C'est aujourd'hui un réflexe pour les collaborateurs de s'y rendre en groupe plutôt que chacun dans son véhicule. Et l'on peut toujours changer de conducteur au retour en cas de coup de fatigue.

La flotte de sept Zoé électriques mises à disposition du personnel, dont l'acquisition en 2013 a dans un premier temps été motivée par des questions écologiques, a permis de développer le covoiturage. Et le succès est au rendez-vous puisque entre 250 et 300 salariés y ont recours. « *La simplicité de la plate-forme de réservation mise en place par Ubee, l'entreprise qui gère la flotte, est un atout qui a facilité l'appropriation de cette solution de mobilité. Il est en effet possible de retenir un créneau depuis son smartphone*, précise Arnaud Clairet, responsable industrialisation et développement packaging, également en charge du projet Zoé. *Et pour garantir que les véhicules sont en parfait état, et donc plus sûrs, notre prestataire réalise chaque mois des contrôles techniques complets des voitures.* » La culture de prévention que Fleury Michon instaure dans ses effectifs irrigue ainsi efficacement son approche de la mobilité et améliore chaque jour la sécurité de ses équipes sur les routes. ■ D. L.

## AMÉLIORATION CONTINUE

La politique de Fleury Michon en matière de prévention des risques liés à la mobilité de ses salariés s'inscrit dans une volonté d'amélioration continue, comme le démontre son travail avec la Carsat Pays-de-la-Loire. « *Les entreprises qui améliorent leur démarche de prévention du risque routier peuvent bénéficier d'une ristourne sur leur cotisation "accident de travail"*, explique Nicolas Pésigot, contrôleur de sécurité à la Carsat. *Chaque année, j'accompagne Fleury Michon dans le choix d'actions en la matière pour constituer*

*le dossier qui est soumis au comité technique régional pour acceptation.* » « *Ainsi, nous améliorons continuellement la sécurité de nos effectifs au volant tout en faisant des économies, s'enthousiasme Gilles Allemand, chargé de mission sécurité. Par exemple, cette année, un miroir sera installé à la sortie du parking pour permettre aux conducteurs de vérifier le bon fonctionnement de leurs feux de signalisation.* »

# Plus c'est court, plus c'est sûr

Du fait de leurs déplacements quotidiens, les salariés du secteur de l'aide à la personne sont particulièrement exposés aux risques routiers. Aidadomi, entreprise de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, mène des actions pour rendre plus sûr le temps passé sur la route. Rencontre avec Éric Bobet, son directeur général.

**Lorsque l'on évoque la prévention dans le secteur de l'aide à la personne, ce sont immédiatement les risques liés aux TMS ou aux chutes qui viennent à l'esprit. Mais quid de la voiture ?**

**Éric Bobet, directeur général de Aidadomi.** ► Pour se rendre d'un domicile à un autre, une bonne partie de la journée de travail se déroule derrière un volant, c'est une réalité. Nous encourageons nos salariés à faire leur tournée en transports en commun quand cela est possible. Mais, malheureusement, seule une petite minorité de nos effectifs est concernée, celle dont le secteur d'activité se situe au centre de Marseille où le réseau de bus et de métro est dense. À la périphérie urbaine et dans les zones rurales, la voiture reste indispensable. C'est donc naturellement que nous nous sommes interrogés sur les solutions pour réduire l'exposition de nos salariés aux dangers inhérents à la conduite. Ainsi, lorsque nous sommes amenés à ouvrir de nouvelles agences, nous étudions la topologie du terrain et identifions les itinéraires à risques avant de décider de leurs emplacements. Pour vous donner un exemple concret, en implantant des bureaux de part et d'autre des Alpilles, à Saint-Rémy-de-Provence et à Saint-Martin-de-Crau, nous



## REPÈRES

- > **2 000 bénéficiaires actifs.**
- > **ZONE D'ACTIVITÉ à 98% sur le territoire des Bouches-du-Rhône.**
- > **15 agences.**
- > **475 salariés.**

sommes parvenus à éviter que les équipes de chacun d'entre eux aient à emprunter des routes de montagne escarpées pour rejoindre leurs lieux d'intervention.

**Quelles autres considérations ont motivé vos actions contre les risques liés à la route ?**

**É. B.** ► Si la nature de notre activité, profondément sociale et solidaire, imprègne notre façon d'appréhender les conditions de travail que nous souhaitons offrir à nos collaborateurs, fidéliser ces derniers pour lutter contre l'important turnover qui règne dans le métier est aussi un moteur. Nous avons également fait progresser la sécurité de nos équipes sur la route par le biais d'actions visant au départ à faire des économies. Par exemple, le logiciel de gestion des déplacements que nous avons acquis pour diminuer la consommation de carburant a en outre permis, en réduisant le temps passé en voiture et les kilomètres parcourus, de limiter le risque d'accident. De même, il y a quelques années, nos collègues ont suivi des stages d'éco-conduite financés par la région. Là encore, si l'objectif premier était de baisser le montant des factures, contrôler ses accélérations ou se contraindre à respecter les limitations de vitesse sont des

comportements qui favorisent la sécurité au volant.

**On sait que l'état du véhicule est un élément important dans la prévention du risque routier. Vous menez des actions dans ce sens ?**

**É. B.** ► Tout à fait. Cela passe tout d'abord par la sensibilisation de nos équipes à l'importance de l'entretien des véhicules. Si nous ne pouvons rien leur imposer car la majorité de nos salariés utilisent leur propre voiture, les informer sur les bonnes pratiques pour maintenir en état de fonctionnement optimal leur moyen de transport est pour nous une priorité. Afin d'être exemplaire sur le sujet, le contrat de leasing que nous avons signé pour notre flotte de 24 voitures, qui servent aussi bien à nos équipes d'encadrement pour se déplacer d'une agence à une autre qu'à nos agents qui se rendent chez les clients, comprend un volet entretien. Ces véhicules passent annuellement, ou tous les 20000 kilomètres, un contrôle technique. De plus, une charte d'usage des véhicules, d'un point de vue de la propreté comme de la maintenance, est soumise à chaque employé qui est amené à s'en servir. Bien entendu, les voitures sont équipées de limiteur de vitesse, de caméra de recul, de GPS... ■ **Propos recueillis par D. L.**

## APPRENDRE DE SES ERREURS

Aidadomi est une entreprise de services à la personne (personnes souffrant de handicap et personnes âgées, solutions de téléassistance, garde d'enfant, jardinage, entretien de domicile...). Elle s'est engagée dans une démarche de prévention pérenne et continue. L'entreprise d'aide à domicile a mis en place une commission qui recense et analyse tous les accidents du travail dont ceux qui se produisent sur la route. En identifiant les causes à l'origine de ces événements, il devient possible de définir des actions

de prévention efficaces qui permettront d'empêcher la survenue d'accidents similaires. « Pour le moment, notre sinistralité en matière d'accidents de la route est en hausse, mais cela est dû à l'augmentation de nos effectifs, précise Éric Bobet, directeur général. Si l'on rapporte le nombre d'événements au nombre de kilomètres parcourus, nous voyons qu'il y a une baisse sur l'année 2019 par rapport à 2018 de 6%. Nous sommes sur la bonne route ! »

# En Savoie, la croix trace sa route

Chez Lacroix, le cochon est roi. En demi-carcasse, coupé ou transformé, il faut le livrer chez les 600 clients que compte l'entreprise savoyarde. Pour cela, sept chauffeurs sont sur les routes, cinq jours sur sept. Mais pas question de prendre des risques, le responsable logistique y veille.



© Fabrice Dimier pour l'INRS/2020

Chaque chauffeur est responsable du chargement de son camion qu'il effectue en fonction de sa tournée. C'est à lui que revient également le lavage de son camion.

« **EN MATIÈRE** de risque routier, ce qu'a fait l'entreprise Lacroix est particulièrement exemplaire pour un établissement qui emploie sept roulants. Son analyse des risques est complète et son plan d'action est détaillé et adapté à son activité et à ses salariés. », déclare d'emblée Éric Billiard, ingénieur-conseil et référent risque routier à la Carsat Rhône-Alpes. L'entreprise emploie au total 27 salariés.

6 h du matin. Dans la zone industrielle du Grand Verger, à

Chambéry, seuls les locaux de Lacroix sont éclairés. L'activité bat son plein: un semi-remorque apporte des carcasses de porcs tandis que d'autres camions repartent pour ravitailler les clients. « Nous avons principalement deux types d'activités, explique Isabelle Faucon-Biguet, adjointe du dirigeant mais aussi responsable des ressources humaines et de la comptabilité. La découpe de viande de porcs et le négoce de charcuterie. » Tous les jours, à

partir de 2h du matin, des camions partent depuis l'usine de Lacroix, située à Chambéry, en Savoie. Et pas question de traîner: les camions sont chargés à un rythme soutenu par les chauffeurs. Car les denrées, particulièrement fragiles, doivent être maintenues à une température voisine de 5°C et sont attendues par les clients, des bouchers et des charcutiers.

Pour réaliser les tournées dans un rayon d'environ 150 km, l'entreprise dispose d'une flotte de six camions (quatre 12 tonnes et deux 7 tonnes) auxquels il faut ajouter un « relais permanent » de 5 tonnes. « Nous sommes une entreprise familiale, et à ce titre, nous avons un engagement fort en faveur de l'humain, poursuit Isabelle Faucon-Biguet. La prévention des risques professionnels en fait partie, et nous cherchons à prendre soin de nos salariés en étant vigilants sur les formations, la pénibilité, la détection de la fatigue... » Il y a quatorze ans, l'entreprise a fait le choix d'embaucher un responsable logistique. Il joue désormais le rôle de chef d'orchestre dans l'organisation des tournées et est aussi le référent des chauffeurs.

Les six camions bénéficient d'un contrat de location longue durée.

## LACROIX EN BREF

- 27 salariés dont 7 chauffeurs, auxquels il faut ajouter une dizaine de sous-traitants qui effectuent la découpe de viande et le nettoyage.
- 4 900 m<sup>2</sup>, dont 1 900 m<sup>2</sup> de bâtiments.
- 3 000 tonnes de marchandises traitées par an (2 500 tonnes de viande et 500 tonnes de charcuterie).
- Chiffre d'affaires: 12 millions d'euros.
- Entre 5 et 6 tournées par jour, soit 30 tournées par semaine.
- Des départs de tournées entre 2h et 6h30. Pour celle qui débute à 2h, le camion est chargé la veille.
- 300 000 km environ parcourus chaque année.

## LE RISQUE ROUTIER AU TRAVAIL



© Fabrice Dimier pour l'INRS/2020

« Nous avons été les premiers à faire ce choix en Savoie, il y a plusieurs dizaines d'années. À chacun son métier, estime l'adjointe du dirigeant. C'est notre loueur qui se charge, tous les quinze jours, de l'entretien régulier. Il en va de la sécurité de nos chauffeurs et aussi de notre image. » Quant au « relais permanent », il s'agit d'un camion présent en permanence sur le parking de Lacroix. Prêt à servir en cas d'indisponibilité d'un autre camion.

### Une organisation souple

Les plannings sont réalisés toutes les semaines. Chaque jour, cinq ou six tournées ont lieu. « Nous prenons du temps pour embaucher les chauffeurs : bien sûr, ils passent des entretiens, mais on leur fait aussi visiter l'usine pour qu'ils connaissent nos activités et nos contraintes, notamment d'horaires... et il arrive que dès ce stade, certains ne donnent pas suite », remarque Guillaume Badré, responsable logistique. Une fois embauchés, les chauffeurs partiront environ quatre semaines en binôme pour apprendre les tournées qu'ils auront le plus fréquemment à assurer, mais aussi pour en mémoriser d'autres. Pour

le cas où ils seraient amenés à les prendre en charge. « C'est très important, ce temps en binôme, insiste Guillaume Badré. Cela permet au nouveau chauffeur de ne pas avoir le nez dans son GPS – qui peut être source d'accident – mais aussi de connaître tous les petits trucs pour savoir où se garer et comment limiter la gêne de la circulation lors des livraisons. » « C'est aussi l'occasion de faire passer des messages de prévention, notamment sur les troubles musculosquelettiques ou la pénibilité », complète Isabelle Faucon-Biguet.

En tant que responsable logistique, c'est Guillaume Badré qui organise les tournées. Il les connaît toutes et peut, au pied levé, remplacer un chauffeur absent. « Ça peut paraître évident, insiste Éric Billiard, mais ça n'est pas si courant dans une TPE. C'est un vrai choix d'entreprise. » Le responsable logistique essaie de changer régulièrement les tournées des chauffeurs, pour faire en sorte que ce ne soit pas toujours les mêmes qui fassent des zones rurales ou au contraire des zones urbaines, pour faire varier également les horaires de prises de postes (qui vont de 2h à 6h30 du matin). Car le responsable

Il y a quatorze ans, l'entreprise a fait le choix d'embaucher un responsable logistique. Il joue désormais le rôle de chef d'orchestre dans l'organisation des tournées et est aussi le référent des chauffeurs.

logistique tient compte autant qu'il le peut des contraintes des clients et de l'activité. À la fois pour limiter le temps des tournées, le stress, et les éventuels appels des clients.

Chaque chauffeur est responsable du chargement de son camion qu'il effectue en fonction de sa tournée. C'est à lui que revient également en fin de tournée le lavage de son camion. « Nous ne nous engageons pas sur des horaires de livraison fixes, assure Guillaume Badré. Juste des tranches horaires, pour stresser le moins possible les chauffeurs. » De plus, en cas de problème, le livreur n'est pas en contact direct avec le client. Il s'adresse d'abord au responsable logistique, puis éventuellement à l'un des commerciaux, qui sont sectorisés et qui connaissent bien chacun des clients. Si besoin, ce sont d'ailleurs eux qui viendront aider le chauffeur ou iront chez le client.

Et puis, quand on parcourt la Haute-Savoie, l'Isère ou la Savoie, on sait que la neige ou le verglas vont forcément faire leur apparition en hiver. Ainsi, dès le mois d'octobre, toute la flotte est équipée de pneus neige. Chacun a aussi, dans son camion, des chaînes et a suivi une formation pour pouvoir les mettre en toute sécurité.

« C'est une TPE qui est très à l'écoute de ses salariés », souligne Éric Billiard. Et qui n'a pas segmenté le travail de chacun : l'organisation mise en place ainsi que la prévention des risques professionnels sont le fruit d'échanges entre les secteurs de la production, les commerciaux, les clients et la livraison. » Le risque routier est pris très au sérieux chez Lacroix et l'entreprise va poursuivre la réflexion sur ce sujet avec les autres salariés. ■ D. V.



© Fabrice Dimier pour l'INRS/2020

### ET AUSSI...

Guillaume Badré, responsable logistique chez Lacroix, a suivi la formation « devenir référent en risque routier » à la Carsat Rhône-Alpes. Comme Isabelle Faucon-Biguet, adjointe du dirigeant mais aussi responsable des ressources humaines, il accorde une grande importance aux formations Fimo (formation initiale minimale obligatoire) des chauffeurs, et aux recyclages FCO (formation continue obligatoire). Sur les tournées, les autoroutes sont préférées aux nationales. Idem pour les retours de tournées. « Pour autant, on va au plus sûr. On ne s'interdit rien, tant que la route empruntée constitue le trajet le plus sécurisé », explique Guillaume Badré.



*Clear & Nett, entreprise calvadosienne de nettoyage, a fait l'acquisition d'un triporteur dans l'objectif de faciliter les déplacements de ses intervenants dans les communes de Deauville et de Houlgate, sujettes aux embouteillages. Une évolution qui, pour tenir toutes ses promesses, a été minutieusement préparée avec le soutien de la Carsat Normandie.*

## Ménage à triporteur



© Fabrice Dimier pour l'INRS/2020

**SI ANITA AMET** sillonne les rues de Houlgate et de Deauville sur un triporteur, ce n'est pas pour vendre des glaces ou des chouchous sur les promenades épousant les contours sinueux des plages normandes. Elle est agent d'entretien et ses coups de pédale l'entraînent d'une élégante maison à colombages à une autre pour faire le ménage bien dans des locaux professionnels que dans des habitations privées. Si les mobilités alternatives ont le vent en poupe, l'acquisition par la société de nettoyage Clear & Nett de ce véhicule n'a nullement été guidée par l'air du temps.

À l'origine, Anita interpelle Nadine Salles, directrice de l'entreprise, sur les difficultés qu'elle rencontre pour circuler en voiture en période estivale et pendant les week-ends dans les rues embouteillées des cités balnéaires. Pour y remédier, l'employée suggère d'acheter un vélo électrique équipé d'une remorque. Alors que la question n'est pas tranchée, la dirigeante croise la route d'un triporteur aux couleurs d'un transporteur de colis. « *Le nom de l'entreprise de livraison m'est resté en mémoire. Je me suis dit que c'était la bonne solution*

*pour faciliter les déplacements tout en faisant de la pub pour notre activité* », explique-t-elle.

« *Et on peut dire que cela fonctionne sur les deux tableaux*, affirme Anita Amet. *Non seulement je gagne du temps, mais je suis aussi régulièrement sollicitée par des passants qui veulent en savoir plus sur les services que nous proposons.* » Objectif atteint, donc. Mais pour que ce projet soit également une réussite d'un point de vue de la sécurité au travail, il a fallu mener en amont une réflexion approfondie sur les risques qu'implique ce mode de déplacement. L'entreprise a pu compter sur le soutien de la Carsat Normandie, même si ce n'était pas gagné d'avance.

### Pas de pédalier contre la volonté des salariés

En effet, lorsque Frédéric Jardin, contrôleur sécurité à la Carsat Normandie, vient s'entretenir du projet pour la première fois en octobre 2018, il exprime clairement ses doutes. Il craint que l'utilisation d'un triporteur n'expose à plus de risques – physique, routier... – que la conduite d'une automobile. Mais au vu de l'engouement autour des

### CLEAR & NETT

Créée en 2017, Clear & Nett est une société de nettoyage basée en Normandie. Ses 10 salariés font le ménage dans des locaux professionnels comme chez des particuliers de Caen et de ses environs, ainsi que sur le secteur allant de Cabourg à Deauville. L'entreprise totalise aujourd'hui plus de 200 clients et son activité, toujours en développement, se diversifie dans la conciergerie. Les équipes préparent les résidences secondaires pour l'arrivée des propriétaires en remplissant le réfrigérateur ou en allumant le chauffage

par exemple. « *Nous pouvons aussi nourrir les poissons ou prendre des photos de travaux en cours pour que les propriétaires puissent suivre leurs avancées à distance*, illustre Nadine Salles, directrice et créatrice de l'entreprise. *En suivant la même logique que pour le triporteur, je pense acheter bientôt un vélo à assistance électrique pour me déplacer d'une maison à l'autre.* »

moyens de transport alternatifs, il sait que cette sollicitation ne sera pas la seule du genre. Il décide donc de creuser la question. « Investir dans ce type de véhicule n'est pas forcément une bonne idée. En fonction des spécificités des métiers et de l'environnement d'une entreprise, se déplacer de la sorte peut être contreproductif en matière de prévention, estime-t-il. Il est donc primordial de se poser les bonnes questions avant de se lancer. »

📷 Le véhicule, livré en février 2019, a été équipé sur mesure par le fournisseur, et les outils pour le ménage ont été adaptés : aspirateur, plus petit et plus léger, et balai télescopique.



© Fabrice Dimier pour l'INRS/2020

Quatre points essentiels doivent ainsi être étudiés. La condition première, sans laquelle toute réflexion est inutile, réside dans le caractère volontaire des salariés amenés à utiliser le triporteur. Ce qui est ici le cas puisque Anita Amet est à l'origine du projet. « Nous verrons par la suite si des collègues sont intéressées pour faire leur tournée de la sorte. Pour le moment, seule Anita pratique le triporteur. Mais elle n'est pas tenue de l'utiliser pour tous ses déplacements, tient à souligner Nadine Salles. Elle l'emprunte principalement pendant la belle saison. Et s'il pleut ou qu'elle ne le sent pas, elle prend la voiture. »

« Avec ma caisse à l'avant, je suis bien plus visible qu'un vélo et j'occupe le même espace qu'une voiture. »

Le véhicule livré en février 2019 a donc été équipé sur mesure par le fournisseur. En plus des EPI obligatoires – casque, gilet – ,des batteries de rechanges sont là pour éviter que la salariée ne se trouve dans l'embarras.

Il faut ensuite se pencher sur les caractéristiques des voies de circulation. Dans le cas de Clear & Nett, peuvent-elles être empruntées en sécurité en triporteur ? Frédéric Jardin enquête auprès des mairies et se rend sur le terrain. Les pistes cyclables existantes sont tout à fait praticables pour l'engin et, lorsqu'il n'y en a pas, il est possible d'emprunter la chaussée. « Avec ma caisse à l'avant, je suis bien plus visible qu'un vélo. Quand je suis sur la route, j'occupe le même espace qu'une voiture et les automobilistes ne sont pas tentés de me doubler en me frôlant comme ils le font avec des cyclistes », assure Anita Amet.

### Une formation indispensable

Le choix d'un matériel sûr est le troisième aspect sur lequel il faut insister. Le triporteur doit être à assistance électrique pour éviter les efforts physiques trop intenses, mais aussi répondre à des exigences en matière de freinage et de pneumatique, notamment.

En outre, les outils pour le ménage ont été adaptés. L'entreprise a fait l'acquisition d'un nouvel aspirateur, plus petit et plus léger, ainsi que d'un balai télescopique. L'un comme l'autre peuvent être rangés dans le coffre du triporteur. « Ce qui est super, c'est que je peux aller au plus près des résidences. Plus besoin de porter mon matériel de nettoyage sur plus de 100 mètres comme c'était parfois le cas, s'enthousiasme Anita. Quand je suis en triporteur, je suis moins stressée car je ne crains plus d'arriver en retard ou de prendre une contravention. En voiture, je suis parfois obligée de contrevenir aux interdictions pour me garer pas trop loin de mon lieu d'intervention... »

Enfin, un quatrième élément ne saurait être oublié pour pouvoir utiliser le triporteur en sécurité : la formation. Car contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, manœuvrer ce véhicule n'a que peu de chose en commun avec la maîtrise d'une bicyclette. Le poids, l'envergure, le rayon de braquage... Un stage de trois jours et demi, qui propose de la théorie sur le Code de la route, de la conduite sur piste pour la prise en main et enfin une analyse *in situ* dans les rues des communes où le triporteur sera utilisé, donne toutes les clés pour dompter la monture. « Il faut s'habituer au poids de la caisse pour effectuer des virages sans risquer de basculer, souligne Frédéric Jardin. Les difficultés des parcours ont été repérées pour préparer la salariée à adopter les bons comportements. »

Conduit dans les règles de l'art, ce projet de mobilité alternative a ainsi pu bénéficier d'un financement – 50% du coût du triporteur et de la formation – alloué par la Carsat. ■ D. L.

## UNE VOLONTÉ D'AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Nadine Salles, directrice de Clear & Nett, a été cadre dans une grosse société de nettoyage où elle a eu jusqu'à 1250 salariés sous sa responsabilité. « L'organisation visait principalement la productivité, sans tenir assez compte de la pénibilité des tâches, raconte-t-elle. Je n'avais pas la latitude pour changer les choses. Aussi, lorsque j'ai créé mon entreprise, j'ai voulu offrir à mes équipes de bonnes conditions de travail. » Pour ne pas perdre de vue la réalité du terrain, elle s'impose de toujours faire le premier passage

chez un nouveau client. « Je peux ainsi me rendre compte du travail demandé et du temps nécessaire pour le réaliser. Cela me permet en outre d'identifier les éventuelles difficultés et d'essayer d'y remédier, notamment à l'aide de matériel spécifique comme l'outil de nettoyage de plinthes que je viens d'acquérir et qui évite de se mettre à genoux. Enfin, mes employés ont leur autonomie. Chacun sait chez qui il doit passer et organise sa journée comme il le souhaite. »

# Un certain regard sur les risques routiers

Les livreurs de la Cerp Rhin Rhône Méditerranée arpentent quotidiennement les routes de France pour acheminer des médicaments dans les pharmacies. Afin de prévenir les risques liés à ces déplacements, le grossiste répartiteur agit sur son organisation, forme et sensibilise ses salariés. Illustration avec son établissement de Schiltigheim, en Alsace.

**LA CONFRATERNELLE** d'exploitation et de répartition pharmaceutique Rhin Rhône Méditerranée (Cerp RRM) possède 24 établissements dans toute la moitié Est de l'Hexagone. Un maillage territorial qui lui permet d'approvisionner en médicaments, dans des délais très courts, les pharmacies de cette zone géographique. À Schiltigheim, près de Strasbourg, les 30 chauffeurs de l'antenne locale réalisent, du lundi au samedi, trois séries de livraisons : le matin, à midi et le soir. Ce qui correspond à 34 tournées quotidiennes. À ce rythme, les 16 véhicules qui sillonnent les routes du Bas-Rhin et de la Moselle acheminent 16,7 millions de boîtes de médicaments par an, pour un total de 800 000 kilomètres parcourus. De quoi faire du risque routier une problématique prioritaire dans la politique de prévention de l'entreprise.

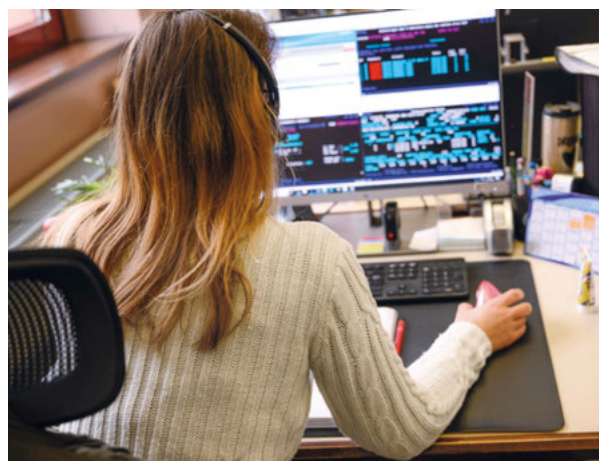
« C'est une préoccupation de longue date, déclare Loïc Roudaut, directeur de l'établissement strasbourgeois de la Cerp. Notre plan de prévention et de maîtrise du risque de circulation (PPMRC), qui a été lancé en janvier 2002, structure nos actions de prévention routière

en trois axes : organisationnel, humain et matériel. » Ainsi, les véhicules de la flotte sont équipés et entretenus de manière à assurer la sécurité des employés (lire l'encadré page suivante).

Pour agir sur le facteur humain, l'entreprise a mis en place un parcours professionnel qui débute dès la phase de recrutement. Être titulaire du permis B depuis au moins deux ans est un prérequis obligatoire pour qu'une candidature soit étudiée. Et, pour être engagés, les postulants doivent réussir un examen, avec une formation suivie d'un audit de conduite, avec l'Automobile Club Prévention. « Trop de livreurs de métier, travaillant notamment dans l'acheminement de colis, sont recalés, remarque Peter Fandre, responsable d'exploitation. Ils pensent bien faire en allant vite, mais ce n'est pas le comportement que nous attendons de nos collaborateurs. »

## Un apprentissage pour chaque tournée

Un nouvel embauché n'est pas directement envoyé seul sur les routes. Dans un premier temps, il



© Gael Kerbaol/INRS/2020

📺 **Récemment, l'entreprise a fait l'acquisition d'un logiciel de géolocalisation des véhicules de sa flotte. Il permet aux téléphonistes d'indiquer aux clients les délais de livraison en temps réel sans déranger les chauffeurs.**

travaille dans l'entrepôt tout en se formant en parallèle à une première tournée en binôme avec un livreur chevronné. Le salarié débute à la place du passager pour intégrer, sans avoir à se concentrer sur la conduite, les spécificités du parcours et les consignes particulières liées à la remise de la marchandise (code, clé, alarme, bonne porte, difficulté de stationnement...). « Les sorties du soir entre 17h15 et 19h sont tout indiquées

## ANNE-SOPHIE VALLADEAU, expert conseil technique à l'INRS, en charge des risques routiers

« On constate que beaucoup d'entreprises choisissent, pour traiter la prévention du risque routier, de mener en premier lieu des actions destinées à améliorer le comportement au volant. Elles débouchent sur des résultats, mais il ne faut pas oublier, au préalable, de mettre en place des actions plus larges sur l'organisation du travail (plannings, tournées, charge de travail, horaires par exemple) afin d'éviter les comportements à risque qui souvent sont générés par

des situations mal anticipées. Les formations et les sessions de sensibilisation régulières, à l'image de celles que la Cerp propose, ainsi que les moyens mis à disposition (choix des véhicules et de leurs équipements) et la gestion des communications, représentent d'autres leviers d'amélioration de la sécurité au volant. C'est cet ensemble d'actions qui constitue une démarche de prévention efficace du risque routier dans les entreprises. »

pour cette initiation, car elles sont plus courtes que celles du matin qui peuvent durer 6 heures, précise Loïc Roudaut. Pour un novice, la moindre erreur de parcours ou difficulté de livraison est perturbante, car elle entraîne immédiatement du retard sur le programme. Quand on est à la traîne et qu'il reste plusieurs heures de tournée à faire, cela crée du stress et amène à commettre des imprudences au volant. »

Ce n'est qu'au bout de deux ou trois jours que l'employé néophyte passe derrière le volant. Et après une bonne semaine, si son accompagnateur est satisfait, il est autorisé à partir en solo. Ce processus d'apprentissage en binôme est réitéré pour chaque nouvelle tournée qu'un livreur, nouveau ou non, devra assurer. « C'est vraiment sécurisant et formateur de pouvoir faire ses armes avec un collègue expérimenté, témoigne Jonathan Matt, un livreur. Conduire tout en réfléchissant à comment accéder à une pharmacie fermée ou s'inquiéter de l'endroit où se garer peut déconcentrer. » Si Jonathan maîtrise aujourd'hui plus de 20 tournées, en cas de doute, il peut toujours se reporter au livret, à disposition dans les véhicules, qui recense les particularités de chaque circuit.

## Géolocalisation et statistiques

Et lorsque malheureusement un accrochage survient, la Cerp s'est organisée pour en tirer des enseignements. « En plus du constat qui doit être fait sur le coup par le conducteur, je remplis avec lui une fiche de circonstances et d'analyse de l'accident, explique Peter Fandre. Cet outil est très efficace pour aider à une prise de

📷 Pour être engagés, les postulants doivent réussir un examen, avec une formation suivie d'un audit de conduite, avec l'Automobile Club Prévention.



© Gael Kerbaol/INRS/2020

conscience. Quand on arrive à la fin du document, à la question "l'accident était-il évitable?", la réponse est invariablement positive. » En outre, ces fiches, collectées dans tous les établissements de la Cerp RRM, servent de supports à des animations trimestrielles dédiées aux risques routiers qui réunissent l'ensemble des livreurs. Elles permettent l'organisation d'ateliers pratiques, par exemple travailler les manœuvres avec des cônes, et nourrissent des échanges qui peuvent faire émerger des actions de prévention.

Récemment, l'entreprise a fait l'acquisition d'une solution logicielle de géolocalisation des véhicules de sa flotte. L'outil récolte également des données sur la conduite des livreurs avec comme double objectif le développement de l'écoconduite et l'amélioration des comportements au volant. Lorsque des dépassements de vitesse ou des freinages brusques sont fréquents, le manager rencontre la personne concernée. L'idée n'étant pas de se substituer à l'autorité policière et de punir le fautif, mais plutôt de lui

faire réaliser son erreur et de l'amener à gommer ses habitudes inadaptées.

Aujourd'hui, certains salariés demandent même à voir leurs statistiques pour vérifier la qualité de leur conduite. « Au départ, la crainte d'être surveillé était bien réelle mais, à l'usage, cette inquiétude a disparu, admet Jonathan Matt. Ce dispositif est surtout un plus pour notre sécurité. Notamment le bouton "panique" qui prévient nos collègues en cas d'accident, de panne ou d'agression par exemple. »

Autre point positif de la géolocalisation, les téléphonistes qui prennent les appels des clients en attente d'une livraison peuvent les rassurer en leur précisant dans combien de temps la marchandise sera là. « Plus besoin de déranger nos collègues au volant pour savoir où ils se trouvent, confirme Nicole Unger, une téléphoniste. C'est moins de stress pour tout le monde et cela évite l'éventuelle prise de risque du livreur qui pouvait être tenté de décrocher alors qu'il était en train de conduire. » ■ D. L.

## FLOTTE

- 16 véhicules utilitaires légers (VUL) équipés de pneus hiver d'octobre à mars.
- Révision tous les 30 000 km.
- VUL changés à 230 000 km.
- Options: climatisation, caméra de recul, rétroviseur électrique réglable, extincteur, paroi entre l'habitacle et l'arrière, sangles et rails de fixation...
- Une procédure de vérification des véhicules doit être suivie par les conducteurs avant de partir en tournée (niveaux, gonflage pneu...).

## SOLUTION LOGICIELLE

- Les tournées sont configurées dans le logiciel pour optimiser les trajets.
- Identification par badge au démarrage pour identifier la personne au volant et pour déclencher une alarme en cas de vol.
- Paramétrage d'alertes: immobilisation prolongée, sortie de zone géographique...
- Bouton « panique » en cas de panne, d'accident, d'agression, de malaise...

L'Adapei des Pyrénées-Atlantiques déploie une palette d'actions pour réduire le risque routier en mission dans le cadre d'une approche globale de prévention des risques professionnels. Jamais réduit à une question de comportement, le sujet est intégré à tous les niveaux, en amont des réflexions et des choix de développement de l'activité.

## Des engagements de bonne conduite

« **VOICI JUSTEMENT** une éducatrice qui raccompagne sur leur lieu de travail deux ouvriers de l'Esat retardés par une visite médicale », nous fait remarquer Sébastien Claudon, directeur du foyer de Sauvagnon. Avec 40 établissements médico-sociaux répartis sur le Béarn, dans un rayon de 50 km autour de Pau, l'Association départementale des parents et amis de personnes handicapées mentales des Pyrénées-Atlantiques (Adapei 64) est l'un des plus gros employeurs du département. Plus de 1000 salariés y travaillent et 1700 personnes en situation de vulnérabilité sont accueillies dans les secteurs enfant, adulte, troisième âge et travail.

« Dans une structure à ce point disséminée sur le territoire, les déplacements sur la route sont nombreux : interventions des services supports sur les établissements, réunions entre responsables à Pau, formations, accompagnement des personnes accueillies dans leurs activités de vie », poursuit Guillaume Bonfils, directeur de l'administration générale et animateur de la politique de prévention des risques professionnels. Dès 2003, la

📷 Sur le foyer de Sauvagnon, Clément Souquet, l'agent technique, consacre une demi-journée par semaine à l'entretien des véhicules et une fois par mois le garagiste du coin vient effectuer un contrôle plus poussé.

direction générale de l'association a d'ailleurs affiché sa volonté de mettre l'accent sur le risque routier, dans une approche globale de prévention des risques professionnels. Un chargé de prévention routière est alors nommé, ce qui constitue un symbole fort.

### 2 millions de kilomètres parcourus dans l'année

Rapidement, la volonté politique se traduit par la mise en place d'actions visant à favoriser l'utilisation des transports en commun, à mettre en adéquation les horaires de travail et les

déplacements, à formaliser et organiser l'entretien des véhicules... Les distances effectuées sont souvent courtes, mais les missions sont nombreuses. Plus de 2 millions de kilomètres sont parcourus dans l'année. L'Adapei 64 gère un parc de 316 véhicules, dont plus de 200 véhicules légers et de nombreux utilitaires. Sur le complexe de Sauvagnon, il y a même un bus 18 places, avec chauffeur.

« La prévention commence dès la conception des parkings. Le nôtre a été réaménagé récemment, de façon à avoir une organisation et un plan de circulation cohérents », indique Sébastien Claudon. « Ils ont séparé les flux (véhicules utilitaires, voitures des salariés), adopté un sens unique de circulation, prévu le stationnement en marche arrière et mis en place une signalisation adaptée, précise Fabrice Norgeux, ingénieur-conseil à la Carsat Aquitaine. Quand les bâtiments se construisent, on ne pense pas toujours aux extensions et aux flux futurs. Sur plusieurs projets, nous sommes intervenus pour conseiller l'association, comme pour l'agrandissement de l'Esat



© Cédric Pasquini pour l'INRS/2020

### APPRENDRE À MAÎTRISER L'INVISIBLE

Le CER les Gaves organise depuis le début des années 2000 des formations destinées au personnel d'entreprise. Sur une piste, différents ateliers sont proposés, afin de faire vivre au salarié des situations qu'il vaut mieux ne pas avoir à rencontrer : obstacles mobiles, freinages d'urgence, perte d'adhérence... Les conducteurs sont mis devant leur propre réaction et l'émotion du moment. Une synthèse est ensuite réalisée en salle pour bâtir une méthode de conduite dite défensive, mise en application dans un deuxième temps

sur un parcours urbain. Chaque stagiaire au volant a pour objectif de prévenir les situations à risque, que ce soit par une allure adaptée, par des distances de sécurité respectées ou encore par une approche des zones d'incertitude avec le pied en prévention au-dessus du frein. L'Adapei 64 y forme ses salariés depuis 2004. À sa demande, l'école de conduite prévoit d'intégrer, pour l'an prochain, une formation spécifique pour le transport de personnes.

*Saint-Pée. La conception du parking s'est inscrite dans une réflexion globale sur l'augmentation de l'activité. Une voie de circulation centrale séparée pour les piétons a par exemple été prévue.* »

Sur le foyer de Sauvagnon, une politique de gestion de flotte est définie. Clément Souquet, agent technique, consacre une demi-journée par semaine à l'entretien des véhicules: « *Le propriétaire du garage Provence, à Sauvagnon, se déplace chez nous le dernier*

des véhicules professionnels et personnels. Même si tout le monde n'a pas pris le pli de l'utiliser...

### Volet formation

« *En application des principes généraux de prévention, nous engageons des réflexions pour supprimer les déplacements partout où ils ne sont pas nécessaires* », souligne Guillaume Bonfils. L'Adapei 64 a investi dans des systèmes de visioconférence sur les trois territoires d'intervention de Pau, Orthez et Oloron-Sainte-

une action donne satisfaction, le déploiement sur un autre établissement est envisagé.

Enfin, le volet formation est fondamental. Depuis 2004, l'Adapei 64 travaille avec le CER les Gaves, à Oloron-Sainte-Marie. Cette auto-école propose des formations d'une journée, alliant théorie et pratique, d'abord sur circuit puis sur un parcours urbain (*lire l'encadré page précédente*). Le programme consiste à mettre les conducteurs en situation difficile (test des ballons pour simuler un obstacle, freinages d'urgence, perte d'adhérence sur chaussée mouillée...), afin qu'ils prennent conscience de leurs propres comportements et des limites de leur savoir-faire. Ils sont amenés à s'interroger, en travaillant ensuite sur une méthode de conduite défensive, testée sur le parcours.

« *On va par exemple les sensibiliser à l'intérêt d'être en phase de préparation, d'approcher une zone d'incertitude avec, en prévention, le pied au niveau du frein. Avec cette méthode, à 50 km/h, le véhicule s'arrête 10 mètres plus tôt*, explique Stéphane Peboscq, dirigeant du CER les Gaves. *Sur le circuit, les conducteurs se font leur expérience, la partagent puis on envisage des solutions. L'objectif est d'intégrer que si le danger n'est pas toujours visible, il est prévisible.* » Il y a dix ans, Guillaume Bonfils a lui-même suivi ce stage et en garde un souvenir très concret. Comme lui, 250 salariés de l'association ont été formés. Et dans le cadre de sa politique inclusive d'intégration du handicap, l'Adapei propose des sessions de formation aux ouvriers conduisant les véhicules de l'association. Une façon de prévenir toute sortie de piste. ■ **G. B.**



© Cédric Pasquini pour l'INRS/2020

**La formation continue des salariés à la conduite en situation critique est un point essentiel de la démarche.**

*vendredi du mois pour un contrôle plus poussé. En cas de problème, j'immobilise le véhicule et une intervention est programmée.* » Pour Serge Provence, il s'agit de « *conseil préventif* ». Les petits soucis, tels qu'un remplacement d'ampoule, sont gérés sur place et les gros problèmes anticipés. D'autant qu'en cas de panne, avec des déplacements de personnes en situation de handicap, les réactions peuvent être imprévisibles. Sur le site, un compresseur à air est à disposition pour vérifier la pression des pneus

Marie. « *À Sauvagnon, sur la base du volontariat, nous prévoyons de recenser les déplacements professionnels et personnels des salariés afin – peut-être – d'imaginer des solutions de covoiturage ou même de mobilité* », évoque Sébastien Claudon. Lors des nouveaux projets, le sujet est sur la table. Pour la construction prochaine d'un établissement devant accueillir des enfants et adolescents, le choix de l'emplacement s'est fait en partie en fonction de l'accès aux transports en commun. Et partout où

## UNE POPULATION FRAGILE

Les salariés de l'association accompagnent très régulièrement les personnes souffrant de handicap dans leurs déplacements. La prévention en amont, notamment à travers l'entretien et le contrôle des véhicules, est d'autant plus fondamentale que les pannes peuvent très facilement les perturber. Le profil des personnes transportées nécessite d'ailleurs souvent la présence de deux accompagnants.

## DES EFFORTS RÉCOMPENSÉS

La Carsat peut accorder des minoration sur le taux de cotisation accidents du travail-maladies professionnelles en fonction des mesures de prévention mises en place. Ainsi, compte tenu de leur niveau de maturité sur le risque trajet et la prévention du risque routier en déplacement, plusieurs établissements de l'Adapei 64 ont obtenu une ristourne trajet. Celle-ci permet de financer en partie les formations au CER les Gaves.