

LES CHUTES depuis les véhicules sont une cause majeure d'accidents du travail dans le secteur du transport routier de marchandises. Pour les réduire, les Routiers bretons adaptent leur matériel et forment la direction et les salariés aux risques professionnels.

Tout roule en Bretagne

Accrocher ou décrocher les remorques, faire signer des papiers lors d'une livraison, faire le plein de carburant... Les raisons qui amènent les conducteurs routiers à monter et descendre de leur cabine ou remorque sont multiples. Répétées plusieurs dizaines de fois par jour, ces montées et descentes représentent la principale source de chute de hauteur dans le transport routier de marchandises. « Ces chutes depuis les véhicules sont responsables de près d'un quart des accidents du travail dans ce secteur », souligne Antoine de Lipowski, ingénieur-conseil à la Carsat Bretagne et coordinateur du groupe régional de suivi des activités du Transport.

Avec 80% de l'activité dédiée au transport routier et 250 conducteurs sur quatre sites en France, les Routiers bretons n'échappent pas à cette tendance. Le site de Bruz, en Ille-et-Vilaine, abrite le siège social et la moitié des 300 salariés de l'entreprise. « Les chutes depuis le véhicule et les manutentions représentent les deux tiers de nos accidents de travail et ce sont donc nos deux axes de travail prioritaires », souligne Mickaël Goalec, directeur des ressources humaines et tech-

niques des Routiers bretons. *Notre activité de transport s'effectue principalement entre des plates-formes logistiques, avec des quais bien équipés : nous n'avons pas eu à déplorer de chutes à ce niveau.* » C'est plus particulièrement en adaptant ses véhicules et via des formations que l'entreprise aborde actuellement la prévention de ces risques.

« Nous changeons régulièrement les véhicules pour des raisons de performance et de fiabilité au service de nos clients, poursuit-il. Nous en profitons pour améliorer le confort, les consommations de carburant, la sécurité et la

“ La technique ne peut pas prévenir tous les accidents. ”

santé au travail. » C'est le cas par exemple du bras suiveur, un dispositif coulissant qui permet au conducteur de raccorder, depuis le sol, les flexibles entre la cabine et la remorque, au lieu de monter sur la plate-forme d'accès aux raccordements puis de se baisser. Les Routiers bretons ont mis en place ce dispositif dès 2010

sur les camions frigorifiques, « à cause du risque d'écrasement car le système de refroidissement crée une protubérance au niveau de ce type de remorque », précise Mickaël Goalec. Son intérêt ergonomique et en termes de prévention des chutes de hauteur nous a par la suite poussés à le généraliser à tous les types de remorques ». Pour en améliorer l'ergonomie, le CHSCT a demandé davantage d'amplitude de coulissement pour le bras suiveur. Un souhait désormais inclus dans le cahier des charges destiné aux fournisseurs.

Depuis 2011, l'entreprise remplace les échelles par des escaliers escamotables à l'arrière des remorques. « Nous n'avons plus de chutes à l'arrière du véhicule », se réjouit Mickaël Goalec. En revanche, nous n'avons pas encore trouvé comment éviter les chutes de tracteur. » Des poignées de sécurité qui ne sont pas accessibles en début de descente, des sièges dont la position ne permet parfois pas de prendre la première marche, ou d'y poser le pied à plat... les cabines actuelles sont encore loin de la cabine idéale en matière de prévention des chutes de hauteur. « Un constat partagé par la plupart des entreprises du secteur », note Émilie Boulou, chargée de mission prévention

pour la Bretagne, mise à la disposition depuis 2016 dans le cadre de la convention cadre signée avec la CnamTS (lire l'encadré page précédente).

Adapter l'organisation du travail

En collaboration avec Alexandra Bayer, ergonomiste à la Carsat Bretagne, Émilie Boulou a mené en 2017 une étude sur les chutes de cabine regroupant plusieurs entreprises du transport dont Les Routiers bretons. Elle suit une

vention, mais également avec les constructeurs et revendeurs.

« Nous avons ainsi pu directement transmettre nos besoins et échanger sur des solutions techniques adaptées, apprécie Mickaël Goalec. La technique ne prévientra toutefois pas tous les accidents et nous engageons actuellement une réflexion sur l'organisation du travail et sur le développement d'une culture de prévention. » « Un conducteur a un chronomètre dans la tête toute la journée. Les retards accentuent

La généralisation du dispositif qui permet au conducteur de raccorder depuis le sol les flexibles entre la cabine et la remorque lui évite de monter sur la plate-forme d'accès et supprime les risques de chutes.



© Gaël Kerbaol/INRS

soixantaine d'entreprises de ce secteur. « Mon poste me permet de repérer dans les entreprises les initiatives intéressantes et de diffuser ces bonnes pratiques. Nous avons créé un club prévention transport qui nous permet de les partager. » L'occasion pour les entreprises de discuter entre elles de sujets relatifs à la pré-

la précipitation et les risques d'accidents », souligne Mickaël Padel, formateur aux Routiers bretons et animateur prévention transport routier (APTR).

Les Routiers bretons ont été les premiers à tester le dispositif de formations¹ mis en place en 2015 dans le cadre d'une convention de partenariat visant à améliorer

la prévention des risques professionnels dans le transport routier (lire l'encadré page précédente). Il consiste à former différents acteurs de l'entreprise en santé et sécurité au travail : le dirigeant, afin qu'il puisse manager la santé et la sécurité au travail ; un APTR afin qu'il puisse animer le projet de prévention et proposer des pistes d'amélioration en s'appuyant sur une évaluation des risques des situations de travail. Les salariés suivent quant à eux une formation d'acteur prévention secours (APS) afin notamment d'apprendre à repérer le danger et chercher des solutions. « Dans le transport routier de marchandises, les deux tiers des accidents du travail ont lieu dans une entreprise extérieure : il est donc particulièrement important de former les salariés au repérage des situations à risque », précise Antoine de Lipowski, qui est à l'initiative du dispositif de formations de ce secteur.

Deux dirigeants, le formateur et huit salariés du site de Bruz ont suivi ces formations. « L'APTR a notamment permis de faire remonter à la direction les difficultés du terrain », constate Pierre-Yves Le Callonec, contrôleur de sécurité à la Carsat Bretagne. « La formation a facilité le dialogue en prévention au sein de l'entreprise et accéléré la mise en place de mesures », estime pour sa part Mickaël Goalec. Ce dispositif de formations devrait être suivi par les responsables d'agences et salariés des autres sites de l'entreprise. ■

1. Il a été mis en place par l'INRS, l'AFT et la Carsat Bretagne, dans le cadre de la convention de la CnamTS.

K. D.

UNE CONVENTION POUR AMÉLIORER LA PRÉVENTION DANS LE TRANSPORT ROUTIER

Une convention cadre a été signée en 2013 entre la Cnam (CnamTS à l'époque), l'Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports (AFT) et les Institutions de protection sociale du transport routier de marchandises et de voyageurs. Sous couvert de cette convention nationale, des actions pilotes ont été principalement menées sur la Bretagne et l'Occitanie. La convention expérimente également la mise en place d'un poste de chargé de mission prévention dans ces deux régions.

EN SAVOIR PLUS

■ Rouler et manutentionner en sécurité - Guide et choix des équipements des poids lourds. ED 6189. INRS.

■ Transport routier de marchandises - Guide pour l'évaluation des risques professionnels. ED 6095. INRS.

À télécharger sur www.inrs.fr

S'ÉQUIPER CONTRE LES TMS

« Comme je suis conducteur, je me déplace beaucoup », explique Dominique Philippe, membre du CHSCT. Je repère parfois de bonnes idées chez nos clients : cela a été le cas avec le transpalette électromécanique. » Pour lutter contre les troubles musculosquelettiques lors du chargement ou du déchargement chez les entreprises clientes, les Routiers bretons ont investi en 2014 dans une trentaine de transpalettes assistés qui peuvent être transportés en camion pour les tournées de distribution. Ces derniers aident le conducteur lors du « pousser » mais pas du « tirer ».

Depuis 2016, l'entreprise les remplace progressivement par des transpalettes électromécaniques qui assistent le conducteur dans les deux actions. « Pour l'instant, elles sont réservées aux livraisons où les palettes sont lourdes et à notre collègue qui a des soucis de dos », précise-t-il. À terme, le remplacement de tous les transpalettes est prévu.