

transcom'

LE POINT SANTÉ-SÉCURITÉ AU TRAVAIL DANS LES MÉTIERS DU TRANSPORT ROUTIER EN ALSACE-MOSELLE

novembre 2008

édito

Un objectif porteur d'avenir

Personne ne discute l'apport, aujourd'hui irremplaçable, du transport par route. Mais la mobilité croissante des biens et des personnes, un des moteurs les plus puissants de nos sociétés, a un coût de plus en plus lourd.

Un coût que le secteur paie au prix fort : sur le plan économique, en terme d'image et en matière de risques professionnels.

Les professions du transport par route sont plus dangereuses pour les salariés que d'autres professions si l'on considère la fréquence et la gravité des accidents du travail. Avec la CRAM, nous sommes persuadés qu'une plus grande maîtrise des risques professionnels est un objectif de gestion porteur d'avenir.

Et la première étape d'une telle démarche est l'évaluation des risques : d'abord identifier les risques pour pouvoir décider des bons moyens de s'en protéger !



Dans ces pages, nous présentons quelques pratiques de prévention, telles qu'elles sont vécues par des professionnels de la région. Il ne s'agit pas de citer des réalisations en exemple, mais de montrer des pistes de progrès possibles. Nous souhaitons que vous trouviez dans cette publication des raisons nouvelles de consacrer des énergies à la santé et à la sécurité de vos collaborateurs.

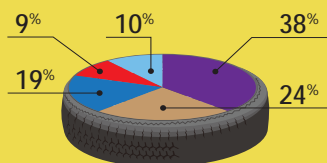
Gérard Klinzing, Président URTA
Eugène Schnebelen, Président TLF Est
Bernard Kiehl, Président Unostra Alsace-Lorraine (ancienne dénomination)
Christian Brullard, Président FNTR Moselle
Jean-Paul Jung, Président FNTV Moselle
Jacques Pachod, Ingénieur-conseil régional CRAM Alsace-Moselle

sommaire

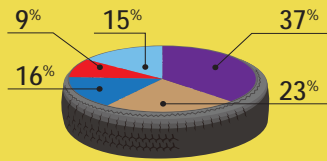
Une charte de partenariat dynamique	2
Le montage d'équipements de sécurité	3
Le protocole de sécurité	4
Caméra de recul	4
Santé au volant : Un bilan contrasté	5
Aides financières	6
Attention à la fermeture des portes	6
Former utile ou obligatoire	7
C'est arrivé chez nous	8
Renversée par un chariot électrique	8
Cheville foulée	8
Lombalgie	8

Statistiques accidents du travail

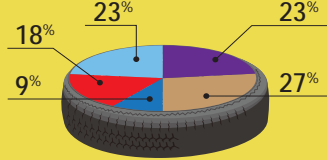
Accidents avec arrêt



Jours d'arrêt



Coût



■ Accidents de plain-pied
■ Chutes avec dénivellation
■ Manutention et levage
■ Accidents de circulation
■ Autres

Risques professionnels des salariés du transport par rapport aux salariés des autres secteurs d'activités :



Accidents avec arrêt



Accidents graves



Coût direct



Accidents mortels



Une charte de partenariat dynamique



Thierry Fassenot, ingénieur-conseil à la CNAMTS

C'est la première fois que la Sécurité sociale est signataire de cette charte, ce qui signifie d'abord qu'elle prend des engagements envers la profession. Ces engagements sont logiquement en cohérence avec les conventions nationales d'objectifs signées avec la profession et permettent de conclure des contrats de prévention avec la CRAM.

Les principaux axes d'action visent une aide concrète à l'évaluation des risques et la mise en place du plan d'action, avec notamment l'installation d'équipements de sécurité sur les véhicules, mais aussi la prise en compte et la prévention des effets différés des opérations de manutention ou encore la réduction de la pénibilité de la conduite et des contraintes associées à une « mobilité professionnelle continue ».

Un comité national de suivi de la charte s'est réuni le 18 juin 2008 et a notamment décidé de mettre en place des comités régionaux de suivi, impliquant les préfets de région, les directions régionales de l'équipement, les CRAM et la branche professionnelle.

Des thèmes majeurs de prévention sont mis en avant chaque année ; l'une des missions de ces comités régionaux est de faire remonter les bonnes pratiques en détectant les entreprises menant des actions exemplaires en matière de prévention du risque routier, l'objectif étant bien sûr de promouvoir ces expériences par une large communication sur le plan national pour entraîner les professionnels dans la mise en œuvre du même type de démarche.

Ainsi les axes de travail définis pour l'année à venir sont :
- l'évaluation des risques et la mise en place d'un plan d'action,

En février 2008, une charte de partenariat a été signée entre l'État, la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) et la profession du transport routier de marchandise (FNTR, TLF, UNOSTRA, AUTF) en matière de sécurité routière.

Thierry Fassenot, ingénieur-conseil à la CNAMTS, en charge des questions de prévention du risque routier professionnel, en dit plus sur les enjeux de cette charte et les perspectives qu'elle ouvre.

- la vitesse des poids lourds et la dimension éco-conduite,
- la consommation d'alcool et de produits addictifs et les conséquences sur la conduite,
- une meilleure compréhension de l'accidentologie des poids lourds, notamment l'incidence des rythmes de travail, de la sédentarité, des modes de vie, etc,
- la surcharge : à noter que dans les 5 ans à venir, 40 stations de mesure de la vitesse et de la charge à l'essieu seront installées.

Les outils de suivi et de retour d'expériences associés seront mis en ligne sur :

www.risqueroutierprofessionnel.fr

Parmi les développements en cours, le réseau prévention travaille avec les constructeurs d'équipements et de poids lourds :

- à l'intégration au tableau de bord des informations sur le verrouillage de la remorque,
- à la mise en œuvre d'un système de détection de changement de file qui sollicite le conducteur pour prévenir la perte de vigilance.

C'est l'implication complète du réseau de prévention CNAMTS, CRAM, INRS dans la mise en application de cette charte qui permettra une meilleure intégration de la problématique du risque professionnel dans la politique locale de sécurité routière définie par les préfetures.

Cette politique a, comme chacun sait, pour objectif central de réduire le nombre de personnes tuées sur la route à moins de 3000 d'ici 2012.

Les recommandations approuvées par les partenaires sociaux

disponibles à la CRAM ou téléchargeables sur : www.risquesprofessionnels.ameli.fr

- **Recommandation R 432** de la CNAMTS :
Chargement et déchargement des poids lourds à quai.
- **Recommandation R 384** de la CNAMTS :
Chargement et déchargement de combustibles solides, liquides et produits pétroliers.
- **Recommandation R 368** de CNAMTS :
Chargement – déchargement. Transport des matières dangereuses par route.
- **Recommandation R 306** de la CNAMTS :
Arrimage et désarrimage des charges transportées.
Mesures de prévention des accidents
- **Livraison de matériaux de construction sur les chantiers du bâtiment et des travaux publics**
(note technique n° 27-2000 de la CRAM Alsace-Moselle)

téléchargeable sur : www.cram-alsace-moselle.fr

L'arrimage des charges

Les chargements mal répartis et mal arrimés sont à l'origine de nombreux accidents : perte de la charge dans un virage, pénétration de la charge dans la cabine, chute d'une charge lors de l'ouverture d'une porte, ...

Il appartient au conducteur de vérifier avant le départ que le chargement est bien arrimé et bloqué dans toutes les directions.

Contrairement à une idée reçue, un objet lourd doit aussi être arrimé. Ainsi un objet d'une tonne posé sur le plancher du véhicule glissera tout autant qu'un objet de 10 kg.

Le déplacement des objets est freiné par le frottement des charges sur le plateau du véhicule.



À titre indicatif, quelques « coefficients de frottement » :

- métal sur métal : 0,1
- métal sur bois : 0,2
- bois sur bois : 0,25
- béton sur bois : 0,3
- pneu sur route sèche : 1,0



POUR EN SAVOIR PLUS

Brochure INRS réf. ED759

Le montage d'équipements de sécurité

L'entreprise Dorgler SA de Châtenois, est spécialisée dans la carrosserie de véhicules utilitaires. Alphonse Dorgler, directeur général, signale que l'entreprise familiale, créée en 1963, occupe aujourd'hui 43 salariés et a trois secteurs d'activité : le montage de malaxeurs, la partie « manutention » avec le montage de grues, les bennes, les chariots embarqués, enfin la partie carrosserie industrielle avec les rideaux coulissants, les frigos ou encore le montage de hayons élévateurs. Le point avec lui sur les principaux équipements de sécurité qu'il propose à ses clients.

En matière d'équipement de sécurité, Alphonse Dorgler évoque d'abord la radio-commande des grues.

« L'opérateur n'est pas en contact direct avec la grue, il peut s'écarter du véhicule et de la charge, il est davantage en sécurité. J'ai longtemps poussé le client vers la radio-commande, aujourd'hui 90 % au moins des équipements que nous installons sont radiocommandés ».

L'entreprise tient également à assurer une formation spécifique aux futurs utilisateurs des véhicules. « Il faut vraiment leur montrer les limites des équipements ».

Les choses ont aussi évolué dans le domaine des béquilles, des grues et des extentions. « Soyons clairs : si vous n'installez pas des béquilles hydrauliques, elles ne sont pas sorties ; je ne vends pratiquement plus de béquilles à sortie manuelle, et de toute façon, le surcoût est négligeable ».

Il signale aussi qu'il installe de plus en plus des voyants au tableau de bord et parfois des bruiteurs indiquant dès qu'on met le contact que la grue, les béquilles et les stabilisateurs sont verrouillés. « Les loueurs et les collectivités demandent systématiquement ces options ». Dans le domaine du hayon élévateur, Alphonse Dorgler fait la promotion d'un équipement qui est obligatoire en

Allemagne : feux clignotants et surtout commandes au pied. « Ce qui veut dire que pour des raisons de sécurité, l'emplacement de la personne qui manœuvre le hayon est imposé ».



Alphonse Dorgler, Directeur Général de Dorgler SA

Pour les remorques, les sellettes automatiques avec indication du verrouillage au tableau de bord ne rencontrent qu'un intérêt limité. « Les clients ne mordent pas, mais ça viendra. Si on dételle plusieurs fois par jour, cet équipement s'imposera parce qu'il supprime des manutentions manuelles fastidieuses ».

D'autres équipements de sécurité se généralisent : par exemple un bouton « homme-mort » pour actionner les commandes et même des caméras de recul avec écran couleur et micro pour le son.

« Tant que les équipements de sécurité ne sont pas obligatoires... », ajoute-t-il avec une pointe de regret.





Le protocole de sécurité

Les textes qui ont instauré le protocole de sécurité datent de 1996. Rappelons que l'objectif de ce document écrit est la prévention des accidents liés à l'interférence des activités d'une entreprise qui accueille un transporteur pour des opérations de chargement et de déchargement.

Les textes distinguent trois situations qui conditionnent les procédures d'échange d'informations et d'élaboration du protocole de sécurité entre l'entreprise d'accueil et le transporteur :

1- Les deux entreprises se connaissent et peuvent établir un protocole préalablement à l'opération

- l'entreprise de transport communique un certain nombre d'informations : caractéristiques du véhicule, ses équipements, la nature et le conditionnement de la marchandise, les sujétions particulières, etc,
- l'entreprise d'accueil formalise le document en indiquant notamment : les consignes de sécurité, le lieu de livraison ou de prise en charge, les plans et consignes de circulation, les moyens de manutention, les lieux de vie mis à disposition, les moyens de secours en cas d'accident, etc.

2- Il s'agit d'opérations répétitives

Le protocole établi au départ reste en application tant que les opérations de chargement et de déchargement n'ont pas subi de modification significative, avec le même type de marchandises et le même type de véhicule.

3- Les entreprises ne se connaissent pas

Lorsque le prestataire n'est pas connu, l'échange d'informations a lieu sur le site d'accueil et les moyens appropriés peuvent recouvrir notamment :

- l'accueil physique à l'entrée de l'établissement avec échange d'informations et transmission de consignes,
- la remise de documents suffisamment précis sur la nature des risques : difficultés topographiques, particularités des quais de déchargement, moyens de levage, présence de personnel, plan de circulation, nature des flux à l'intérieur de l'établissement ...

Bien entendu, le conducteur devra être en mesure de fournir des informations sur le véhicule, ses équipements, la nature et le conditionnement de la marchandise transportée, etc.

POUR EN SAVOIR PLUS

Le « Guide pour l'élaboration du protocole de sécurité » sur www.cram-alsace-moselle.fr chapitre Prévention / Questions / Réponses PME

« L'utilité du protocole de sécurité n'est pas discutable. Finalement tout le monde à intérêt à ce que les opérations de chargement et de déchargement des marchandises se passent bien. Prenez le cas où les moyens de déchargement ne sont pas prévus, et imaginez la perte de temps et d'énergie des deux côtés !

Dans les grandes usines, le protocole est systématique, même dans les petites entreprises, on le rencontre de

plus en plus. C'est un signe supplémentaire que la sécurité est davantage prise en compte.

J'ai observé également avec satisfaction que lors de leurs formations obligatoires, les conducteurs sont informés sur les enjeux du protocole de sécurité et de son bon usage. »

Bernard Steinmetz, gérant de Transport Steinmetz, Niedermodern

Caméra de recul



De plus en plus d'entreprises équipent leurs véhicules d'une caméra de recul. C'est le cas de la société Pautler de Mertzwiller, spécialisée dans la construction de réseaux aériens et souterrains et qui compte 20 salariés.

Ses dirigeants ne regrettent pas ce choix, d'autant plus que le surcoût de quelques centaines d'euros est négligeable si on le met en relation avec le coût du véhicule, plus de 160 000 €. Les avantages de cet équipement sont nombreux, surtout en terme de sécurité. La caméra se met en route à l'enclenchement de la marche arrière et permet de voir, de façon très précise, ce qui se passe derrière le

camion, y compris la nuit. Elle permet également d'entendre ce qui se passe et de communiquer avec le conducteur. C'est nettement plus efficace que les bruiteurs de recul surtout lorsque plusieurs bruiteurs fonctionnent simultanément sur un chantier.

Même en circulation, on peut à tout moment mettre la caméra en marche, par exemple pour une vérification du bon accrochage de la remorque.

Cette opération en particulier est grandement facilitée puisque le conducteur peut positionner le véhicule au millimètre près et accrocher sa remorque tout seul.



Mathieu Pautler, gérant et Alain Pautler, chef de parc, ne regrettent pas leur choix...



Santé au volant : un bilan contrasté

Quels sont les effets de la conduite professionnelle prolongée sur la santé ? Le Dr Vincent Gassmann, médecin du travail à l'AST 67 qui suit de nombreuses entreprises du secteur du transport apporte des éléments de réponse.



Il y a une grande différence entre les conditions de travail des conducteurs de poids lourds et celles des conducteurs qui font du transport express, souvent avec des véhicules de moins de 3,5 t. C'est un autre monde !

Le métier de conducteur poids lourds est devenu beaucoup moins contraignant sur le plan physique, et il y a finalement peu de nouvelles pathologies du dos liées à la conduite ou aux activités de manutention autour du camion. D'ailleurs le métier se féminise de plus en plus. Les contraintes réglementaires sur les temps de conduite font que les conducteurs ont des pauses de récupération, et la limitation de vitesse à 90 km/h contribue également à une conduite plus apaisée. Si en plus le discours de la hiérarchie va dans le même sens...

La situation est globalement moins positive dans le transport express, où les conducteurs sont souvent soumis à des contraintes horaires et ne disposent pas toujours des moyens de manutention adaptés ou estiment ne pas avoir le temps de s'en servir.

En matière d'horaires, les conducteurs qui ont des horaires réguliers, surtout s'ils les ont choisis, ne se plaignent pas des rythmes de travail ; ce sont les changements de rythmes, inopinés de surcroît, qui sont difficiles à vivre. Des études montrent que des cycles de travail courts, de deux ou trois journées ou nuits, sont moins nocifs pour la santé que le 3x8 classique. L'idéal serait de pouvoir tenir compte des préférences de chacun...

L'endormissement au volant est un vrai risque dans la profession. Au-delà des solutions personnelles des uns et des autres pour rester éveillé, il faut surtout respecter le besoin de sommeil qui est variable en fonction des individus. Un déficit de sommeil est récupérable, mais on ne peut pas prendre de l'avance en matière de sommeil (voir encadré).

Les professionnels du transport sont également soumis à de réels risques psychosociaux, le stress en particulier. Les facteurs de risque sont bien connus, et s'appellent contraintes horaires, aléas de la circulation, temps d'attente imposés, mécontentement du client, souvent associés à une faible latitude décisionnelle. Dans ce domaine également, les situations à risque sont plus élevées dans le transport express.

Et il apparaît que la meilleure prévention c'est l'entreprise qui peut l'apporter, par des mesures organisationnelles, des règles précises et équitables, et en disant clairement au conducteur de privilégier la sécurité.

L'endormissement au volant

Une des causes souvent méconnue de la somnolence et de l'endormissement au volant est l'apnée du sommeil, qui toucherait près de 20 % des conducteurs professionnels. L'apnée du sommeil ne s'observe que chez les ronfleurs. Elle se traduit par une succession fréquente d'arrêts respiratoires pendant le sommeil, rendant celui-ci agité et peu reposant. Elle entraîne notamment des troubles de l'attention et des endormissements involontaires et répétés.

Elle est souvent à l'origine également d'hypertension artérielle. La sédentarité, la surcharge pondérale, une hygiène alimentaire déséquilibrée, la consommation d'alcool sont autant de facteurs qui vont aggraver cette maladie. Il existe un appareil de dépistage qui mesure le débit de la respiration pendant une nuit et qui permet de faire un premier diagnostic à confirmer par un bilan plus complet. Les personnes qui estiment être concernées par ces troubles sont vivement invitées à en parler à leur médecin du travail.

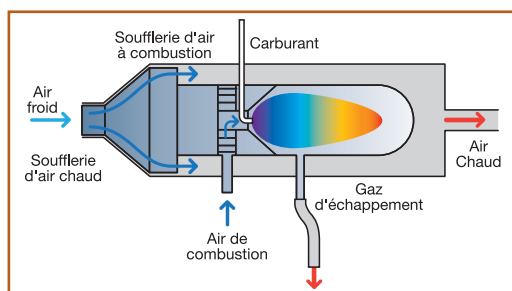
Chauffage autonome : prudence

Le chauffage autonome est un élément de confort indéniable pour le conducteur. Cependant, pour fonctionner en toute sécurité, quelques précautions d'utilisation sont nécessaires.

Le chauffage autonome est un appareil de combustion installé à demeure dans la cabine ou à l'extérieur ; il est généralement alimenté par le carburant du véhicule. Mal installé, mal entretenu ou mal utilisé, un chauffage autonome peut présenter des risques pour la santé, en particulier l'inhalation d'oxyde de carbone (CO) dégagé par une combustion incomplète. Il s'agit d'un gaz asphyxiant, incolore et inodore.

Une concentration de 0,2 % de ce gaz dans l'air ambiant peut provoquer le décès après un séjour d'une heure dans l'atmosphère polluée.

- >> Faites effectuer un contrôle annuel par un professionnel qualifié, agréé par le fabricant
- >> Ne jamais obturer les conduites d'arrivée de l'air de combustion et d'évacuation des gaz d'échappement, ne pas fermer hermétiquement les fenêtres





Aides financières

Le contrat de prévention

L'entreprise s'engage à réaliser des investissements pour améliorer la sécurité et les conditions de travail des salariés dans le cadre d'un programme défini en concertation avec un technicien de la CRAM. En contrepartie, la CRAM participe alors au financement de ce programme et apporte un conseil et une assistance technique.

Ce dispositif est réservé aux entreprises de moins de 200 salariés, dont les numéros de risque figurent dans une Convention Nationale d'Objectifs (CNO) signée avec la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS).

C'est le cas notamment pour les numéros de risque suivants : 602EA, 602NA, 602MD, 602ME, 602PC, 634AA, 641CA

Prime à la prévention TPE

Un dispositif d'aides financières réservé aux entreprises du transport de moins de 20 salariés sera mis en place début 2009. Il permettra de financer des options de sécurité lors d'achat de véhicules neufs, lorsque des formations à la sécurité sont suivies.

POUR EN SAVOIR PLUS

www.cram-alsace-moselle.fr
sous Prévention / Incitations financières

POUR EN SAVOIR PLUS

- Conventions nationales d'objectifs, modèle de contrat, formulaire de demande de contrat, en ligne sur www.cram-alsace-moselle.fr sous Prévention / Incitations financières
- Contacter le contrôleur de sécurité de la CRAM :
en Moselle : tél 03 87 55 98 65
dans le Bas-Rhin : tél 03 88 14 33 00
dans le Haut-Rhin : tél 03 88 14 33 02



Attention à la fermeture des portes

Les autocars et autobus disposent d'une commande extérieure pour la fermeture de la porte avant.

Pour gagner du temps, certains conducteurs utilisent la commande intérieure sur le poste de conduite, et se précipitent hors du véhicule pendant la phase de fermeture. Mais si, pour une raison quelconque, la sortie est retardée ou perturbée, les choses peuvent devenir graves : sur certains véhicules anciens (Tracer, Recréo, etc) le conducteur happé par la porte peut se faire écraser ou étrangler.

En partenariat avec les Unions régionales FNTV Alsace et Moselle, la CRAM a questionné l'ensemble des entreprises de la région sur les véhicules susceptibles de provoquer des accidents de ce type. Dix entreprises ont ainsi été identifiées et font l'objet d'un suivi personnalisé.

Les véhicules récents sont normalement équipés de sécurités limitant l'effort, à condition qu'elles soient opérationnelles...

> QUELQUES CONSEILS DE PRÉVENTION

- **Pour les entreprises :**
vérifiez régulièrement les dispositifs de sécurité et mesurez l'effort de fermeture
- **Pour les conducteurs :**
Pourquoi prendre des risques pour gagner quelques secondes : utilisez les commandes extérieures !



Former utile ou obligatoire ?

Les métiers de conduite sont très exigeants et nécessitent des connaissances et des compétences spécifiques. Ils obéissent à des logiques parfois opposées, celles de l'entreprise et celles du partage de l'espace public...

La profession est fortement réglementée en matière de formation, à la fois pour l'accès au métier et dans le domaine de la formation continue.

Le point sur les enjeux des nouvelles dispositions en matière de formation continue avec Philippe Llerena, PDG du Groupe ECF-Llerena qui compte 180 collaborateurs ans l'Est de la France et Olivier Perrin, Directeur du Développement.

Une des particularités du transport est que l'accès au métier est réservé à des personnes qui ont reçu une formation validée par l'État, à savoir le permis de conduire et une formation professionnelle complémentaire appelée Formation Initiale Minimum Obligatoire (FIMO), ou un titre professionnel délivré par l'Éducation Nationale qui intègre cette formation. La réglementation prévoit en plus une Formation Continue Obligatoire de Sécurité (FCOS), qui vient d'être réformée dans le cadre d'une directive européenne : cette formation passe de 3 à 5 jours tous les 5 ans en septembre 2008 pour le transport des voyageurs et en septembre 2009 pour le transport des marchandises.

Démontrer l'intérêt de la règle

Les référentiels de ces formations portent principalement sur le « savoir » et le « savoir-faire », et c'est aux organismes de faire les choix d'éducation nécessaires pour répondre aux besoins des entreprises. « Si on grille un stop, ce n'est pas parce qu'on ne savait pas qu'il fallait s'arrêter ! »

On n'est plus dans le domaine des connaissances, et pour Philippe Llerena, l'évolution va vers une intégration dans les formations de réflexions sur les pratiques, sur la perception du risque, sur le pourquoi de la prise de risque,...

« On est sur une notion d'accompagnement des personnes, qui seule permet une action sur le comportement ».



Messieurs Olivier Perrin et Philippe Llerena

Un autre aspect de l'enseignement est de ne pas se contenter d'expliquer la règle mais d'en démontrer l'intérêt : par exemple les tests « alcool » avec les lunettes, les tests sur le temps de réaction ou l'utilité de la ceinture. Dans le même esprit, des outils techniques nouveaux seront proposés, pour la mesure de la conduite, de la consommation, ou d'accélération latérale.

« On ne va pas convaincre les entreprises à nous envoyer les conducteurs simplement parce que c'est obligatoire, mais parce qu'elles y trouveront un intérêt ». Olivier Perrin ajoute que la question de la maîtrise de l'énergie et de la consommation de carburant est aujourd'hui un sujet qui permet d'avoir une écoute des entreprises. « Traiter le sujet sous l'aspect conduite économique, permet également d'avoir des résultats en matière de sécurité, les deux sont liés ».

Le citoyen conducteur

L'action sur le comportement n'a de sens que dans la durée, et en matière de comportement sur la route, on est typiquement dans le continuum du citoyen conducteur. Avec une difficulté supplémentaire : le conducteur est soumis à des exigences contradictoires : dans l'entreprise on lui parle de rapidité, de respect des délais, et s'il est à son poste de travail, qui est dans l'espace public, on lui dit pas de vitesse, pas de compétition, etc. Pour Philippe Llerena, ce qui est fondamental, c'est la façon dont l'entreprise réalise ces formations : former utile ou obligatoire ? Il constate que de plus en plus d'entreprises mettent en relation le coût des formations et le prix de la non qualité, et vont au-delà des formations obligatoires en formant des moniteurs d'entreprise pour accompagner les conducteurs au quotidien.



Renversée par un chariot électrique



Ce matin-là, Christiane est en retard dans sa tournée de livraison de produits frais. Pour gagner du temps, elle donne un « coup de main » en sortant les produits de son camion.

Elle a presque fini lorsqu'elle est heurtée violemment par le chariot électrique de Mikhaël, stagiaire magasinier.

Résultat : contusions multiples, fracture ouverte du bras entraînant 3 mois d'arrêt de travail, nombreuses conséquences économiques pour l'entreprise de transport, dont le non renouvellement d'un marché important.

> QUELQUES MESURES DE PRÉVENTION

- Donner une formation spécifique aux utilisateurs de chariots électriques à conducteur accompagnant
- Séparer les flux des personnes et des engins de manutention
- Porter des vêtements de signalisation à haute visibilité

Cheville foulée



Martial est un vrai « pro » du transport : en 5 ans jamais d'accident, ni même d'incident. Hier pourtant, il est descendu un peu vite du camion, peut-être parce qu'il était pressé de montrer son tracteur tout neuf à des collègues qui l'attendaient... Grimaçant de douleur, il s'en voulait d'autant plus que son patron a récemment

appelé aux conducteurs combien il était dangereux de sauter de la cabine.

Résultat : foulure de la cheville, 20 jours d'arrêt de travail, embauche d'un conducteur intérimaire.

> QUELQUES MESURES DE PRÉVENTION

- Porter en permanence des chaussures fermées
- Pour monter et descendre de la cabine, observer la règle des 3 appuis : toujours deux pieds en appui et une main en prise, puis deux mains en prise et un pied en appui
- Maintenir les marches et les surfaces d'appui dans un bon état de propreté

Directeur de la publication :

Max Colinet, directeur de la CRAM Alsace-Moselle

Correspondant métiers du transport : Alain Hirsh

Editeur : CRAM Alsace-Moselle Prévention et Gestion des Risques Professionnels - 14 rue A. Seyboth CS 10392 67010 Strasbourg cedex

Crédits photos : CRAM

Réalisation : Eurostratège

Dépôt légal : 4^e trimestre 2008

Lombalgie



Alain travaille depuis 15 ans dans la livraison express de petits colis. Certains sont effectivement petits, mais la plupart sont lourds ou volumineux. Ce secteur est très concurrentiel et il lui semble que les délais de livraison sont de plus en plus courts et les exigences des clients de plus en plus fortes.

Il a de plus en plus mal au dos, et après plusieurs arrêts de travail suite à atteinte par hernie discale, le médecin lui a conseillé de faire une demande de reconnaissance de maladie professionnelle.

Résultat : Incapacité partielle permanente de 12,5 % au titre du tableau 98 des maladies professionnelles « affections chroniques du rachis lombaire provoquées par la manutention manuelle de charges lourdes ». Imputation de 72 000 € dans les cotisations de l'entreprise. Reprise à temps partiel à la préparation administrative des livraisons.

> QUELQUES MESURES DE PRÉVENTION

- Utiliser, chaque fois que c'est possible, des aides à la manutention qui économisent le dos (diable, tire-palettes, plateau à roulettes, etc)
- Optimiser le chargement des véhicules en tenant compte de la chronologie des livraisons, organiser les tournées de façon à limiter les manutentions
- Éviter de soulever ou de porter des charges de plus de 25 kg (12,5 kg pour les femmes) conformément aux recommandations des partenaires sociaux
- Utiliser systématiquement le hayon élévateur ou la porte latérale des véhicules
- Faire suivre à toutes les personnes concernées une formation PRAP (Prévention des Risques liés à l'Activité Physique) ; voir la liste des organismes qui dispensent cette formation sous www.cram-alsace-moselle.fr rubrique Prévention/Formation

Références bibliographiques disponibles à la CRAM ou téléchargeables sur : www.inrs.fr

- **brochure INRS ED 759** : Arrimage des charges sur les véhicules routiers
- **brochure INRS ED 826** : Transport routier de marchandises : Vigilant à l'arrêt comme au volant
- **brochure INRS ED 6006** : Système d'informatique embarquée (SIE). Prévention des risques professionnels dans le transport routier des marchandises
- **brochure INRS ED 762** : Bennage en sécurité
- **brochure INRS ED 986** : Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques
- **PEDRO** : un outil d'évaluation du risque routier

Un outil interactif qui permet d'évaluer le risque routier professionnel à la fois pour la « mission » et le « trajet, ou domicile/travail » et de trouver des pistes d'action. En téléchargement gratuit sur : <http://pedro.artifrance.fr>