

# PREVENTION

Entreprise



CRAM des Pays de la Loire • Prévention des Risques Professionnels

Trimestriel N°67 • AVRIL 2004

[www.cram-pl.fr](http://www.cram-pl.fr)

## RISQUES BIOLOGIQUES AU TRAVAIL

Dès 1996, l'Organisation Mondiale de la Santé ciblait le risque infectieux comme une préoccupation majeure de santé publique. Qu'en est-il en milieu professionnel ? De nombreux agents biologiques, dont les agents infectieux, peuvent être rencontrés dans les entreprises. On estime à environ 10 % la population des salariés exposés à des risques biologiques du fait de leur activité professionnelle.

Bien entendu, les agents biologiques sont nécessaires à la vie et il convient, de ce fait, de distinguer ceux présentant un réel danger. Sans parler du secteur particulier des biotechnologies qui fait un usage délibéré et maîtrisé d'agents biologiques, les expositions aux risques biologiques ne sont que potentielles mais concernent néanmoins un large éventail de secteurs professionnels. Ce sont essentiellement les milieux de soins, les laboratoires d'analyses, les services funéraires, les travaux au contact d'animaux morts ou vivants, les industries et commerces agroalimentaires, les travaux d'égouts et de traitement des eaux usées, ...

Les risques biologiques, insuffisamment connus et souvent mal repérés, méritent donc une attention accrue en termes de prévention. Comme pour les autres risques, il existe une stratégie de démarche globale de prévention qui, dans beaucoup de cas, peut conduire à des actions concrètes et à des mesures simples d'hygiène.

La démarche consiste pour vous, à l'occasion de votre évaluation des risques, à repérer les dangers. Il s'agit donc d'examiner s'il n'existe pas, dans votre entreprise, des "réservoirs de germes" susceptibles de transmettre des agents biologiques à vos salariés. Votre médecin du travail et la CRAM peuvent vous aider.

N'hésitez pas à les contacter.

**Christian PRAT**

## S O M M A I R E

### 2 ➤ TARIFICATION

- Classification :  
quelques situations particulières

### 3 ➤ FOCUS SUR...

- Un livret d'accueil pour prévenir  
les accidents dans l'intérim

### 4/5 ➤ À PROPOS DE...

- Les bonnes pratiques  
de prévention du risque  
routier encouru par les salariés



### 6 ➤ ENTREPRISES EN DIRECT

- La cohabitation des piétons et  
des caristes : voir et être vu !



### 7/8 ➤ AU SERVICE DES ENTREPRISES

- Documentation INRS
- Actualités en prévention



## Classification : quelques situations particulières

Dans le précédent numéro de *Prévention Entreprise*, nous avons vu que le classement d'un établissement s'appuie sur un texte simple : "[...] Le classement est effectué en fonction de son activité principale qui est celle exercée par le plus grand nombre de salariés [...]".

Toutefois de multiples aménagements, sans contredire l'affirmation ci-dessus, compliquent les règles tout en permettant de mieux prendre en compte la diversité des risques encourus par le personnel.

Il y a, de fait, création fictive d'un ou de plusieurs établissements.

Nous passons ainsi de l'équation :  
**1 établissement = 1 activité = 1 taux notifié**  
à l'équation :  
**1 activité = 1 établissement = 1 taux notifié**

### Quand le bureau a besoin d'indépendance

Dans un bureau ou siège social d'une entreprise, le personnel n'est pas soumis, en principe, aux mêmes risques que dans un atelier ou sur un chantier.

Aussi, les sièges sociaux et les bureaux constituent-ils des établissements distincts pouvant faire l'objet d'une tarification particulière si trois conditions sont remplies :

- ❶ les risques d'accidents du travail de ce personnel ne sont pas aggravés par d'autres risques de la même entreprise (chantiers, magasins, ateliers, géographiquement distincts ou non),
- ❷ l'utilisation commune d'installations telles que entrées, aires de circulation, parkings... , n'est pas susceptible d'aggraver le risque d'accidents du travail,

❸ le personnel employé est généralement sédentaire.

### Lorsque l'exception devient la règle

Dans une entreprise de bâtiment ou de travaux publics, diverses activités peuvent s'exercer simultanément ou successivement sans qu'il y ait une activité dite principale, au sens de la tarification.

Sont donc considérés comme des établissements distincts au sein d'une même entreprise de bâtiment ou de travaux publics :

- l'ensemble des chantiers dont l'activité relève d'un même numéro de risque,
- l'ensemble des ateliers, dépôts, magasins ou services dont l'activité rattachée au "bâtiment et travaux publics" relève d'un même numéro de risque,
- le siège social ou les bureaux,
- la ou les autres activités hors bâtiment et travaux publics (la notion d'activité principale s'applique).

### Et d'autres dérogations

La spécificité de certaines activités a conduit le législateur à retenir également la création d'établissements fictifs au sein d'une même entreprise.

Citons en quelques-uns :

- les travailleurs à domicile,
- les sportifs professionnels,
- les ouvriers dockers professionnels,
- le personnel permanent des entreprises de travail temporaire...

### ATTENTION :

La Nomenclature des Activités Françaises (NAF) attribuée par l'INSEE, si elle donne une indication, ne s'impose nullement aux Caisses Régionales lors de la recherche de l'activité principale, les critères de choix étant en effet différents.

Yann SALMON

### Dans une entreprise de bâtiment ou de travaux publics

Un établissement *au sens Siret du terme*  
Trois établissements *au sens de la tarification*



Travaux d'isolation



Peinture, plâtrerie, vitrerie



Personnel de bureau

Établissement  
Taux cotisation  
**AT : 7,20**

Établissement  
Taux cotisation  
**AT : 5,50**

Établissement  
Taux cotisation  
**AT : 1,10**



# Un livret d'accueil pour prévenir les accidents dans l'intérim



*Les salariés intérimaires ont deux à trois fois plus d'accidents que les salariés en contrat à durée indéterminée. L'analyse montre que cette situation peut être améliorée par un meilleur échange d'informations entre l'entreprise utilisatrice et l'entreprise de travail temporaire.*

La convention de partenariat, proposée par la CRAM, est un engagement moral pour les parties, qui formalise les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour atteindre cet objectif. Parmi celles-ci, l'accueil de l'intérimaire est primordial. La CRAM, aidée par l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail, a produit un film de sensibilisation sur le sujet. Le livret d'accueil est un bon outil pour véhiculer l'information, comme le montre l'exemple ci-contre mis en place dans le transport par la Société Randstad Intérim.



La délégation de conducteurs auprès des transporteurs est une branche spécifique de l'intérim. Plusieurs enseignes ont considéré qu'il était nécessaire de créer des agences dédiées au métier du transport. Prévention Entreprise a rencontré Frédérique Hodiesne, responsable de l'agence Randstad Intérim de Carquefou (44), à l'occasion de la mise en place d'un livret d'accueil.

### Prévention Entreprise : Pourquoi ce livret d'accueil ?

**Frédérique Hodiesne :** Après contact avec Hervé Grelier de la CRAM et avec différents clients, j'ai établi ce document comprenant, d'une part, des informations sur le conducteur, l'entreprise, les véhicules, et d'autre part, des engagements réciproques de l'entreprise et de l'intérimaire. Les différents documents fournis par le transporteur sont les supports de la formation sécurité qu'il doit dispenser. À la demande de la CRAM, ce livret mentionne le droit de retrait en cas de danger grave et imminent et la nécessité d'informer l'agence en cas de changement de poste ou de tâche. Dans ce cas, un nouveau contrat est signé.

### PE : Comment vérifiez-vous que cette formation sécurité est bien assurée ?

**FH :** Ce livret est remis au salarié, commenté par le transporteur, puis signé par les deux à la fois.

### PE : Et dans l'urgence, comment faites-vous ?

**FH :** L'urgence, très courante dans notre métier, ne signifie pas l'oubli des obligations de l'accueil.

Un client qui me demande un conducteur pour les heures à venir et qui a mis en place un livret d'accueil a déjà préparé les renseignements et documents à fournir à l'intérimaire.

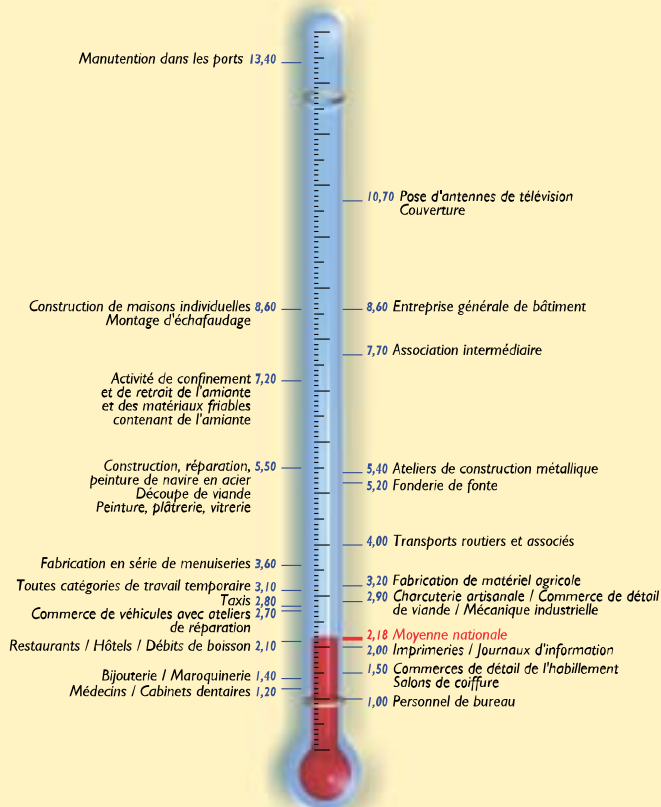
De mon côté, les conducteurs potentiels, je les ai déjà reçus ; je me suis assurée de la validité de leurs permis, FIMO, FCOS, ADR... et de leurs références. Je les ai informés des engagements contenus dans le livret d'accueil.

### PE : Après la mise en place de ce livret d'accueil, quels sont vos projets ?

**FH :** Ce livret d'accueil, utilisé à Carquefou, est destiné à être généralisé à tout le réseau spécialisé Randstad France. Pour les plus petits clients, une charte, soumise à l'avis de la CRAM, sera mise en place. Notre objectif est de satisfaire à la fois nos clients et nos salariés en matière de sécurité.

Interview réalisée par Daniel FOULON

## Taux de cotisation nationaux Accidents du Travail 2004





Prévenir le risque routier encouru par les salariés

# Les bonnes pratiques de prévention du risque routier encouru par les salariés

*La prévention du risque routier est à la fois un enjeu économique et social pour l'entreprise. Pour les déplacements professionnels (mission) comme pour les autres risques du travail, l'employeur a l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé de ses salariés. Cela passe par la prise en compte du risque routier dans l'évaluation globale des risques et conduit à la mise en œuvre d'un plan d'actions visant à réduire ce risque.*

La démarche de prévention de ce risque comprend deux étapes :

- dans un premier temps, un diagnostic permet de repérer les facteurs susceptibles de favoriser la survenance d'accidents de la route. Les quatre principaux facteurs sont le véhicule, l'organisation des déplacements, l'environnement (accès à l'entreprise, infrastructure, conditions météo, moment du déplacement, zone rurale ou urbaine, ...) et le conducteur.
- dans un deuxième temps, la mise en place d'actions de prévention adaptées pour prévenir les risques repérés, et qui sont en relation directe avec le diagnostic.

Des principes généraux de prévention des risques professionnels contenus dans la loi découlent "les bonnes pratiques" de prévention du risque routier encouru par les salariés (voir tableau ci-dessous).

Au niveau national, à la CNAM, les partenaires sociaux ont adopté un texte en novembre 2003 sur la prévention du risque routier au travail (texte téléchargeable sur [www.inrs.fr](http://www.inrs.fr)) reprenant ces bonnes pratiques.

Les idées directrices de ce texte ont été reprises dans les conclusions du Comité

## Les Associations Sécurité Routière en Entreprises (ASRE)

**Une association sécurité routière en entreprises a été créée dans chacun des 5 départements de la région des Pays de la Loire.**

Chaque association a pour mission de :

- favoriser l'échange d'expériences entre les entreprises adhérentes,
- mettre à la disposition des entreprises adhérentes des outils, des méthodes et des ressources,
- développer l'intérêt des entreprises pour la sécurité routière,
- améliorer la compétence et la capacité des entreprises à maîtriser le risque routier.

La CRAM partenaire des ASRE participe à leurs travaux en apportant son assistance technique et assure l'échange d'expériences entre les différentes associations.



### ASRE 44

37 bis, quai de Versailles - BP 81506 - 44015 NANTES CEDEX 1

**Président : Christian BERTON**

Tél : 06 86 05 19 56 - [www.asre44.com](http://www.asre44.com)



### ASRE 49

BP 31844 - 49018 ANGERS CEDEX

**Président : Michel DUCHENE**

Tél : 06 89 35 36 36



### CLUB SÉCURITÉ ROUTIÈRE

7, rue de Paradis - BP 437 - 53004 LAVAL CEDEX

**Contact : Philippe LE ROUX**

Tél : 02 43 59 77 03



### ASRE 72

Passage du Commerce Immeuble B - BP 22295

72002 LE MANS CEDEX 1

**Président : Jean-Luc BELLARD**

Tél : 02 43 23 20 80



### AVISER

15, boulevard Sully - 85000 La ROCHE SUR YON

**Président : Bernard MOURET**

Tél : 02 51 05 06 06

## Principes généraux de prévention

- Éviter les risques.
- Évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités.
- Combattre les risques à la source.
- Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé.
- Tenir compte de l'état d'évolution de la technique.
- Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux.
- Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants.
- Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle.
- Donner les instructions appropriées aux travailleurs.



# Prévention du risque routier pour les salariés

Interministériel de Sécurité Routière qui s'est tenu le 13 janvier 2004.

À vous d'agir pour maîtriser le risque routier en appliquant ces principes, la CRAM et les associations sécurité routière en entreprises sont prêtes à vous aider.

Dossier préparé par  
Dominique DESAUBLIAUX,  
Guy ARRESTIER,  
et René MENIER



800 décès  
surviennent  
annuellement sur  
la route, lors des  
trajets domicile-  
travail ou des  
déplacements  
professionnels,  
soit 2/3 des  
accidents mortels  
du travail.

## Guide de bonnes pratiques pour le risque routier

⇒ **L'évitement du risque** : Pour éviter l'exposition des salariés au risque routier, il convient de mettre en place, lorsque cela est possible, des solutions alternatives au déplacement telles que par exemple des audio ou des visioconférences.

⇒ **L'évaluation du risque** : Le risque routier encouru par le salarié en mission fait partie intégrante des risques professionnels ; à ce titre, il est pris en compte dans le cadre du document unique instauré par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001.

⇒ **La réduction de l'exposition au risque** : Il appartient au chef d'entreprise de définir les moyens de transport les plus appropriés pour chaque séquence de déplacement (avion, train, véhicule automobile), de manière à minimiser l'exposition au risque. La réduction de l'exposition au risque routier peut être obtenue par la mise en place de règles de gestion limitant le déplacement par la route au-delà d'une certaine distance ou d'un certain temps de conduite.

⇒ **Des véhicules appropriés** : Les véhicules utilisés dans le cadre du travail doivent être adaptés à la fois au déplacement et à la tâche à réaliser. Ils doivent être aménagés et équipés pour permettre l'exécution des tâches dans les meilleures conditions de sécurité. Ils doivent être maintenus en bon état de fonctionnement - la périodicité des vérifications doit tenir compte des conditions d'utilisation des véhicules. Il appartient au salarié qui utilise un véhicule de vérifier son bon état de marche apparent, et d'alerter l'employeur en cas de problème.

⇒ **Lors de l'emploi d'un véhicule automobile, préparer les déplacements de manière à réduire l'exposition au risque** : Lors de l'usage d'un véhicule automobile, la préparation du déplacement permet une meilleure prévention du risque en mettant en œuvre notamment les mesures suivantes :

- une organisation du travail qui réduit l'exposition au risque en rationalisant les déplacements effectués lors des missions afin d'en limiter l'ampleur,

- un calcul du temps de déplacement qui s'appuie sur des données intégrant les paramètres de sécurité - en particulier les temps de repos nécessaires lors de déplacements longs -, et qui ne soit pas incompatible avec le respect des règles du code de la route par le salarié,

- la prise en compte de l'état des routes (par exemple travaux) et des conditions météorologiques, en fonction des informations communiquées par les autorités compétentes,
- la préconisation d'itinéraires qui encourage chaque fois que cela est possible l'usage des voies autoroutières.

⇒ **Un protocole pour communiquer en sécurité** : La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles, considérant que le risque d'accident est plus important si on téléphone en conduisant, et ceci quel que soit le dispositif technique, demande aux chefs d'entreprises et aux salariés, au-delà des dispositions prévues par la loi du 12 juin 2003 qui interdit l'usage du téléphone mobile tenu à la main, de ne pas utiliser de téléphone dès qu'ils sont au volant d'un véhicule.

De manière à permettre le maintien des relations entreprises-salariés, un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques est susceptible de fournir une réponse adaptée.

⇒ **Des salariés ayant acquis les compétences nécessaires pour conduire en sécurité** : un certain nombre de professions mettent en place, de manière volontaire, des plans de formation spécifiques pour "grands rouleurs" afin d'améliorer les compétences de leurs salariés pour ce qui est de la conduite en sécurité. De telles formations méritent d'être encouragées car elles contribuent positivement à la prévention du risque encouru.

Il en est de même des actions de formation aux gestes de premiers secours qui permettent de limiter conséquences des accidents déjà survenus.



## La cohabitation des piétons et des caristes : Voir et être vu !

Les chariots automoteurs de manutention à conducteur porté se montrent partout : dans les ateliers, les cours d'usines, les magasins, les quais... Ils apparaissent, puis disparaissent, pour réapparaître. Ils cohabitent sans cesse avec les piétons. Au poste de conduite, la visibilité est réduite. "Voir et être vu" s'impose donc à tous, caristes et piétons.

Depuis plusieurs années, leur nombre reste stable, autour de 200 000 unités en France. Mais, malheureusement, cette stabilité concerne également les accidents, en termes de fréquence et de gravité, où sont impliqués des chariots. En moyenne deux accidents mortels par mois se produisent sur le plan national. La visibilité limitée au poste de conduite est à l'origine d'accidents mettant en cause les chariots.

Aussi, l'entreprise Auto Chassis International (ACI) au Mans est-elle allée au-delà de son plan de circulation en sensibilisant l'ensemble des opérateurs à la sécurité piétons-caristes.

### Le décor est planté

Dans l'atelier, deux silhouettes en bois, de la taille d'un piéton, font face à un car à fourches - les chariots sont ainsi appelés chez ACI. Dans ce décor, les opérateurs du département trains arrière se placent à tour de rôle devant le car à fourches, en regardant les silhouettes, et font état de ce qu'ils voient devant eux. Même exercice ensuite au volant de l'engin de manutention. Surprise ! Cette fois, le constat est différent : le champ de vision du conducteur est limité par les mâts de levage qui masquent une partie de l'environnement, et notamment les deux silhouettes.

### Rester prudent

Cet exercice a été le temps fort du module sécurité-piétons-caristes, animé par les

### La distance d'arrêt d'un engin\*

**Temps de réaction = 1 seconde**  
C'est le temps qu'il faut en moyenne au conducteur pour réagir

Distance d'arrêt à 6 km/h		Distance d'arrêt à 16 km/h	
Réaction : 1 s	Freinage	Réaction : 1 s	Freinage
<b>1,66 m</b>	<b>1,30 m</b>	<b>4,44 m</b>	<b>4 m</b>
<b>Distance parcourue = 3 m</b>		<b>Distance parcourue = 8 m</b>	

chefs d'unités et les agents conditions de travail, qui s'est déroulé dans les départements de fabrication du Mans.

L'objectif est de sensibiliser les opérateurs aux risques des cars à fourches. "Les piétons se rendent compte que les caristes peuvent ne pas les voir ; quant aux caristes, ils constatent aussi qu'ils peuvent ne pas voir les piétons", indique Joël Renoux, du service Conditions de travail. Chacun doit donc s'assurer qu'il est bien vu par l'autre et rester prudent, comme l'indiquent les panneaux d'information qui accompagnent le module. Le panneau sécurité piétons rappelle les règles : "J'utilise les allées prévues pour les piétons ; je regarde de chaque côté avant de traverser une allée ; je ne regarde pas mes documents en marchant ; je reste vigilant à l'approche d'un engin en évolution ; je m'assure que je suis vu, ..."

Sur un autre, une phrase interpellante : "Un piéton s'arrête plus facilement qu'un engin", pour décliner ensuite la distance d'arrêt d'un engin\* en fonction de sa vitesse, avant de conclure : "Piéton, je ne suis pas prioritaire par rapport à un engin en évolution, même sur l'allée piétonne."

Cette sensibilisation, d'une vingtaine de minutes, a permis à chacun - piéton et cariste - de se mettre à la place de l'autre et de visualiser l'angle mort au poste de conduite du car à fourches.

À l'achat ou à la location d'un chariot, la visibilité au poste de conduite fait partie des critères de choix. Puis, à l'utilisation, une sensibilisation "Cohabitation piétons-caristes en sécurité" est nécessaire pour déclencher chez vos salariés le réflexe : "Que je sois piéton ou cariste, je m'assure que je suis vu, et je reste vigilant."

\* Il s'agit de distances moyennes obtenues après une étude pratique réalisée en interne chez ACI sur tous les chariots du parc, avec différents caristes.

René MENIER



Une mise en situation pour sensibiliser les opérateurs à la sécurité piétons-caristes

Depuis le poste de conduite, une visibilité réduite



## CHRISTOPHE DESPLAT

Christophe DESPLAT (42 ans), diplômé de l'École Supérieure d'Ingénieurs de Marseille, a occupé pendant 18 ans plusieurs postes dans la conception et la réalisation d'ouvrages d'art et de travaux maritimes.

Le 2 janvier 2004, il a rejoint le groupe chargé des activités du bâtiment et des travaux publics.

**Vous pouvez le contacter au 02 51 72 84 21**



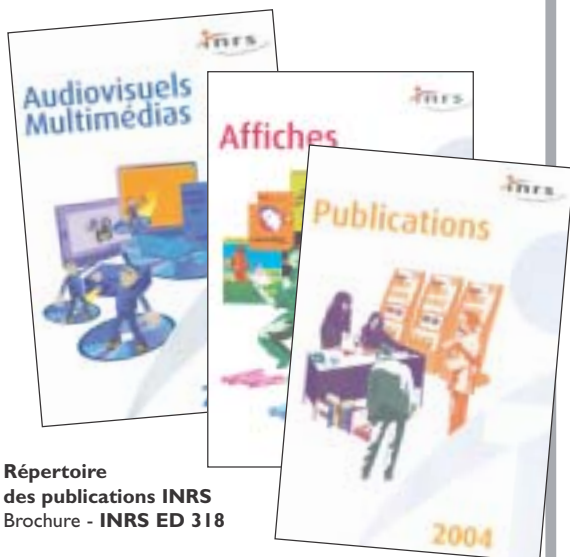
## FABRICE LERAY

Fabrice LERAY (37 ans), Ingénieur chimiste de l'École Nationale Supérieure de Chimie de Rennes, a occupé pendant 10 ans plusieurs postes de responsable de laboratoire et de développement matières dans la plasturgie.

Le 2 janvier 2004, il a rejoint le laboratoire (LICO). Il est plus particulièrement en charge de l'évaluation du risque chimique.

**Vous pouvez le contacter au 02 51 72 60 94.**

## LA DOCUMENTATION À VOTRE SERVICE



**Répertoire des publications INRS**  
Brochure - INRS ED 318

**Répertoire des affiches INRS**  
Brochure - INRS ED 390

**Répertoire des audiovisuels et aides pédagogiques INRS**  
Brochure - INRS ED 492

Pour vous aider à choisir les productions INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité), vous pouvez nous demander les catalogues 2004 en appelant au **02 51 72 84 08**.

À noter qu'il existe aussi un CD ROM INRS regroupant les trois catalogues.

## FLASH DOC "NOUVEAUTÉS"

FICHE PRATIQUE  
- de SÉCURITÉ -

### INRS ED 111

**Véhicules au GPL**  
Intervenir en sécurité



Réservoir au GPL...  
N'intervenir que si l'on a reçu la formation adéquate !

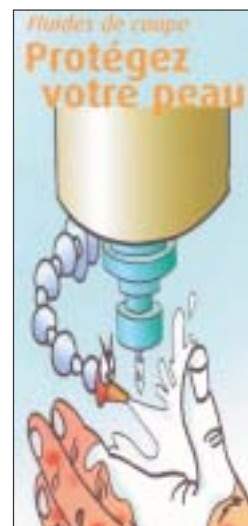
FICHE PRATIQUE  
- de SÉCURITÉ -

### INRS ED 112

**Des gants contre les risques chimiques**



Le gant : un rempart contre le risque chimique.



**FLUIDES DE COUPE**  
**PROTÉGEZ VOTRE PEAU**

Ce dépliant recense les bonnes pratiques à adopter

**INRS ED 907**

## AFFICHES "NOUVEAUX EMBAUCHÉS"



INRS AD 664



INRS AD 665



INRS AD 666

## LES DOCUMENTS INRS SONT À VOTRE DISPOSITION AU SERVICE DOCUMENTATION

TÉL. 02 51 72 84 08 - FAX : 02 51 82 31 62

E-mail : [Nicole\\_POYARD@cram-pl.fr](mailto:Nicole_POYARD@cram-pl.fr)

(Merci d'indiquer clairement vos nom et adresse sur toute demande de documentation)

# INRS

## Actualités en Prévention

Groupe Rehalis : 01 42 66 10 77

28 &  
29 juin  
2004  
CITÉ DES CONGRÈS  
DE NANTES

**PREVENTION**  
*Entreprise*

CRAM des Pays de la Loire  
2, place de Bretagne - BP 93405 - 44034 Nantes cedex 1  
Tél. 02 51 72 84 00 - Fax 02 51 82 31 62  
E-mail : Prevention@cram-pl.fr



Publication trimestrielle  
du Service Prévention de la CRAM des Pays de la Loire

**Directeur de la publication :** Claude HERPIN  
**Rédacteur en chef :** Christian PRAT  
**Conception - réalisation :** CAC Saint-Nazaire  
Commission paritaire n°3241 D - 73 MUTU  
Tirage : 65 000 exemplaires