

altersécurité infos

Lettre mensuelle d'information et d'analyse de Point Org Sécurité - N°27 - Janvier 2008

Signaux forts

Dégâts du bruit : un jeune sur cinq menacé de surdité ?

“On estime que 10 à 20 % des jeunes sont malentendants. Mais il faudrait ajouter à ces chiffres les jeunes souffrant d'acouphènes et d'hyperacousie.” C'est le cri d'alarme lancé, dans un entretien accordé au *Figaro* (07/01/08), par Christian Huggonet, président de la Semaine du Son qui va se tenir du 14 au 19 janvier prochains à Paris et en province.

Une exposition au bruit durant les loisirs

Cet ingénieur acousticien se fonde notamment sur les constatations des médecins du travail qui “observent une augmentation de la maudaudition chez les jeunes qui se présentent à des emplois pour lesquels une bonne acuité auditive est nécessaire”. En l'espèce, ces troubles ne sont pas d'origine professionnelle. En effet, c'est surtout le bruit généré par les activités de loisirs qui est montré du doigt. “Les niveaux sonores forts (plus de 100 décibels) des sonorisations en plein air, sur les écouteurs d'un walkman ou en discothèque, constituent évidemment un risque pour l'audition”, accuse Christian Huggonet.

Le rôle de veille et de prévention de la médecine du travail

Face à cette situation, il faut bien sûr, comme contribuera à le faire la Semaine du son (www.semaineduson.org), informer la population sur les dégâts que peuvent provoquer des expositions trop importantes, trop prolongées ou trop fréquentes au bruit. Peut-être convient-il d'ailleurs d'associer les médecins du travail à un effort global de sensibilisation ? En détectant, avant d'autres institutions, les troubles auditifs dont souffrent les jeunes générations, la médecine du travail a en effet démontré que sa capacité de veille et de prévention n'est nullement limitée aux seuls problèmes sanitaires ayant leur source dans le travail. ■

Éditorial

Sécurité et qualité : des atouts dans la compétition économique

Parmi les événements qui marqueront l'année 2008, les jeux Olympiques de Pékin figurent en bonne place. Pour les autorités chinoises, ce rendez-vous prend bien sûr la forme d'un sacre international. “Nous voulons que le monde entier constate les progrès économiques et sociaux du pays”, explique Liu Qi, secrétaire du Parti communiste de Pékin et président du comité d'organisation des JO⁽¹⁾. La cause est donc entendue ! Avant même les Jeux, la Chine se voit décerner la médaille d'or de la croissance économique. Mais cette médaille a un revers qui ne peut laisser personne indifférent et surtout pas les professionnels de la prévention des risques.

Le revers de la médaille d'or économique des pays émergents

Dans un récent article, Tristan de Bourbon, correspondant à Pékin de *La Tribune* évoque les conditions de travail déplorables sur les chantiers lancés en prévision des JO. “L'écroulement d'un tunnel de la future ligne olympique du métro de Pékin, qui a tué cinq ouvriers fin mars, est passé presque inaperçu. Il contenait pourtant tous les éléments caractéristiques des dérapages chinois actuels : l'entreprise n'avait pas respecté les normes de sécurité de ses employés, elle avait utilisé des matériaux de mauvaise qualité et elle a voulu étouffer l'accident”. Un drame absolument pas isolé. “De nombreux accidents de ce type ont visiblement émaillé la construction des dernières lignes du métro pékinois. Comme bien souvent, ils n'ont pas été rendus publics afin de permettre aux sociétés en cause de préserver leur virginité et aux autorités locales de conserver leurs statistiques élogieuses en matière de sécurité”⁽²⁾. Et bien entendu, la Chine n'est pas seule en cause. D'après une étude commandée par la Cour suprême indienne, “16 % des ouvriers travaillant sur les chantiers de démolition du pays portent des traces d'amiante dans leurs poumons”⁽³⁾. Comme en témoignent les reportages réalisés par le photographe canadien Edward Burtynsky⁽⁴⁾ et la cinéaste Jennifer Baichwal⁽⁵⁾, en de nombreux points de la planète, performance économique rime encore avec mépris de toute norme sociale, sécuritaire ou environnementale.

Sécurité, qualité et compétitivité marchent de concert

Faut-il alors se désespérer du tour que prend la mondialisation, voire même acquiescer à un nivellement des normes en vigueur en Europe pour résister à la concurrence déloyale qu'entraîne ce dumping social, sécuritaire et écologique ? Ce serait là un terrible contresens ! En effet, il apparaît que, dans la compétition économique, faire le choix de normes au rabais est un mauvais calcul. Un exemple ? Faute de s'être réformés, les chantiers indiens de démolition, montrés du doigt lors de l'affaire du porte-avions Clemenceau, sont désormais frappés de récession. “Trois cent cinquante mille tonnes d'aciers y ont été récupérées en 2006, contre 3 millions en 1998”, rapporte *Le Monde*⁽⁶⁾. De même, selon de nombreux experts, les conditions de travail déplorables et la frustration résultant d'une répartition extrêmement inéquitable des bénéfices de la croissance constituent de graves dangers pour la stabilité chinoise. Dans le second volume du “*Dessous des cartes*”, les analystes géopolitiques Jean-Christophe Victor, Virginie Raisson et Frank Tétart révèle ainsi que Pékin redoute l'explosion de troubles sociaux de grande ampleur⁽⁷⁾. Enfin, il faut aussi compter avec les inquiétudes des consommateurs. Au-delà de leurs exigences éthiques, ils comprennent bien que le mépris de la sécurité des travailleurs va toujours de pair avec celui de la sécurité des consommateurs. La tourmente médiatique et commerciale qui a frappé, ces derniers mois, les importateurs américains de jouets ou d'alimentation canine en provenance de Chine est, à cet égard, annonciatrice de secousses plus importantes. Alors que la Chine s'apprête à célébrer sa puissance économique lors des prochains JO, il faut donc garder la tête froide et en être persuadés : dans la compétition économique, sur les marchés internationaux comme sur les marchés domestiques, faire le choix de la qualité et de la sécurité, c'est avoir une longueur d'avance. ■

(1), (2) *La Tribune*, 03/01/08. (3) *Le Monde*, 13/11/07. (4) www.edwardburtynsky.com

(5) *Libération*, 28/11/07. (6) *Le Monde*, 13/11/07. (7) “*Les Dessous des cartes 2 - Atlas d'un monde qui change*”,

Arte Éditions/Taillandier, novembre 2007, 208 p. (8) Voir notamment *Le Monde* du 29/05/07 et *Le Figaro* du 15/10/07.

Chaque mois, l'essentiel de la prévention des risques

● La qualité de l'air dans le métro mise en cause au Sénat

À l'approche des élections municipales, la polémique sur la qualité de l'air dans le métro parisien a gagné le Sénat. Comme le rapporte *Le Figaro* (21/11/07), le sénateur de Paris Yves Pozzo di Borgo a en effet interpellé le gouvernement, en dénonçant, "dans certains endroits", une pollution "dix fois supérieure aux pics de pollution du périphérique parisien lorsqu'il y a des embouteillages". À l'instar de plusieurs associations écologistes, l'élu met en cause les dispositifs de freinage des rames. "Ils émettent des particules qui peuvent comporter des éléments métalliques, mais aussi des polluants plus toxiques comme des hydrocarbures polycycliques". Et de faire référence à "des chiffres non communiqués" qui "semblent effrayants". Outre le fait que l'on peut s'interroger sur la façon dont des chiffres "non communiqués" peuvent être "effrayants", cette interpellation démontre une nouvelle fois la sensibilité croissante de notre société aux questions de santé et de sécurité. Dans ce contexte les entreprises ont intérêt à se doter de politiques de prévention des risques irréprochables. Sans quoi, elles s'exposent à des dégâts importants en terme d'image.

● Faire reculer l'alcool pour réduire les risques professionnels

"La consommation d'alcool recule dans les entreprises." C'est ce qui ressort d'une récente enquête publiée par *Le Monde* (19/11/07). Selon Annie Le Fessant, animatrice à l'Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie (Anpaa), cette évolution "est surtout liée au fait que depuis 2002 l'employeur est responsable de la santé de ses salariés au travail. [...] Cela a incité les entreprises à mettre en place des démarches de prévention et d'aide". Et le quotidien de rappeler qu'en cas de problème, "l'employeur doit désormais être en mesure de démontrer au juge qu'il a mis en place des dispositifs pour faire face à la consommation d'alcool". La consommation d'alcool sur le lieu de travail est de plus en plus fréquemment considérée comme un risque professionnel. Une association justifiée par les statistiques : 15 % des accidents du travail seraient imputables à un état alcoolique. *Le Monde* rapporte ainsi que c'est après un accident de travail lié à l'alcool qu'une démarche a été lancée par Arcelor-Mittal sur le site de Montataire. "Un opérateur a eu un main sectionnée. Le médecin du travail a décidé de briser la loi du silence et tout le monde s'est mis à réfléchir",

explique la DRH du site. Pour autant, malgré les progrès accomplis, il reste de fortes marges de progrès. Selon un sondage Inpes-Anpaa-BVA réalisé en 2006, quelque 62 % des DRH des entreprises de plus de 50 salariés reconnaissent avoir déjà été confrontés à un problème d'alcool. Les entreprises qui sont actuellement dans ce cas et souhaitent lancer une campagne de prévention peuvent notamment s'appuyer sur l'expertise de l'Anpaa (www.anpaa.fr).

● Document unique et participation pour réduire les TMS et les accidents du travail dans un abattoir

Comme de nombreuses autres entreprises du secteur agroalimentaire, l'abattoir de la Soviba, près d'Angers était confronté, depuis plusieurs années, à un problème de personnel engendré par les accidents du travail et les troubles musculo-squelettiques (TMS) frappant ses employés. Ainsi, en 2001, l'entreprise avait connu 1982 jours d'arrêts de travail contre 844 en trois ans plus tôt. Afin de remédier à cette situation, elle a engagé une démarche participative relatée par *Le Monde* (11/12/07). Concrètement, des groupes de travail ont réuni les différents acteurs de l'entreprise afin d'identifier des améliorations en terme d'ergonomie et d'organisation du travail. Une démarche rendue possible par le travail réalisé en amont lors de l'élaboration du document unique d'évaluation des risques professionnels. "Nous sommes partis du document unique", reconnaît l'ingénieur en prévention chargée du projet. "Depuis, précise le quotidien, le nombre d'accidents du travail a chuté de 50 %."

● Radiothérapie : inspection et mise à niveau des installations

Après les drames survenus dans les centres hospitaliers d'Épinal et de Toulouse, le ministère de la Santé a lancé un plan de mise aux normes des installations de radiothérapie. Comme le rapporte *Le Figaro* (30/11/07), l'Autorité de sûreté nucléaire a entrepris de contrôler l'ensemble des installations tandis qu'une enveloppe non renouvelable de 3 millions d'euros va être débloquée pour doter au plus tard en 2010 tous les centres de dispositifs de dosimétrie *in vivo* permettant le calcul des doses réelles prises par le malade. "Actuellement, moins d'un centre sur deux dispose de ces appareils qui auraient permis d'éviter la série de surexpositions accidentelles observées à Épinal et à Toulouse", précise le quotidien. Par ailleurs, un nouveau dispositif d'autorisation comportant 17 critères de qualité et de sécurité, élaboré par l'Institut national du cancer (Inca), va entrer en vigueur à compter de 2010. ■

Le travail de nuit classé "probablement cancérigène" par l'OMS



Le travail de nuit est classé comme "probablement cancérigène" par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), une agence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Publiée en décembre par la revue médicale britannique *The Lancet*, l'étude du CIRC établit une corrélation entre le travail de nuit et le risque de développer un cancer. L'étude souligne ainsi que les infirmières et les hôtesses de l'air travaillant la nuit sur de longues périodes développaient davantage de cancers du sein que leurs collègues travaillant de jour.

Comme le rapporte l'Institut syndical européen pour la recherche, la formation et la santé-sécurité (<http://hesa.etui-rehs.org/fr>), "les études chez ces femmes sont cohérentes avec les études sur les animaux qui démontrent que la lumière constante ou tamisée la nuit ou des décalages horaires chroniques peuvent favoriser la survenue de tumeurs." De son côté, Vincent Coglianò, épidémiologiste au CIRC souligne que "le travail de nuit posté, c'est-à-dire avec des alternances irrégulières de période travail jour-nuit (type "3-8") ou bien sur une semaine avec repos le week-end passé en famille par exemple, qui perturbe l'horloge biologique, se retrouve ainsi dans la même catégorie que d'autres cancérigènes 'probables' comme les émanations des moteurs diesel ou d'autres substances (les 'PCB' parfois surnommés pyralènes en Europe, le trichloréthylène, certains pesticides...) ou encore les rayons ultra-violet, le plomb des peintures anciennes, et des vieux tuyaux d'eau".

Cependant, le chercheur admet que des biais d'interprétation ne peuvent, à ce stade, être totalement écartés. "Des études complémentaires sont nécessaires pour examiner ce risque potentiel dans d'autres professions et pour d'autres cancers et notamment chez les hommes." ■

Pour aller plus loin : Pour aller plus loin : le communiqué de presse du CIRC (en anglais) peut être consulté en ligne (<http://monographs.iarc.fr/ENG/Meetings/vol98-pressrelease.pdf>). L'étude complète (en anglais) peut être commandée en ligne sur le site de *The Lancet* (www.thelancet.com).

Utiliser les véhicules utilitaires légers en toute sécurité

La fameuse fourgonnette utilisée par de nombreuses entreprises est-elle le maillon faible de la sécurité routière ? On peut le penser, en constatant le nombre d'accidents impliquant ce type de véhicule. Ainsi, comme le relève *Le Monde* (05/12/07), "alors que le nombre de morts sur les routes françaises baisse régulièrement, les victimes d'accidents impliquant des véhicules utilitaires (VU) a connu une augmentation de 93,6 % entre 2005 et 2006." Et le coût humain est important car "parallèlement le nombre des blessés hospitalisés est passé de 1449 à 3020, soit une hausse de 108,4 %".

Pour faire face à ce problème, le Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel a présenté, voici quelques mois, un *Livre blanc* contenant "12 propositions pour un véhicule utilitaire plus sûr" dont les effets seront évalués courant 2009. Mais pourquoi attendre pour bien faire ? Sans prétendre à l'exhaustivité, nous vous présentons, ci-dessous, quelques conseils à suivre pour utiliser les véhicules utilitaires légers en toute sécurité.



Ce cliché d'un crash-test réalisé par l'UTAC pour le compte de la société Sortimo démontre le danger que représente un chargement mal arrimé pour les conducteurs de véhicules utilitaires légers.

1. Intégrer le risque routier dans le document unique

On ne peut prévenir efficacement que les risques dont on a conscience. Or, selon une enquête de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés, "seules 50 % des entreprises possédant une flotte de véhicules utilitaires avaient effectivement intégré le risque routier dans le document unique d'évaluation des risques professionnels" qu'elles doivent réaliser conformément au décret n°2001-2016 du 5 novembre 2001. Or, il ne s'agit pas seulement de se mettre en conformité avec une obligation légale mais de saisir cette occasion pour "évaluer l'importance des déplacements, repérer les populations et les activités à risque".

2. Effectuer un contrôle technique régulier du véhicule

Aujourd'hui, les véhicules utilitaires légers (VUL) sont soumis aux mêmes règles de contrôle technique que celles qui s'imposent aux véhicules personnels. Or, selon le Livre blanc, "les résultats des contrôles techniques révèlent une situation dégradée pour les VUL". Ainsi un rapport de l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC) montre que "pour les VUL de 4 ans ou moins, le taux de contre-visite est de 13 % contre 7 % pour les véhicules personnels". Le Livre blanc suggère donc d'instaurer un contrôle technique annuel pour les VUL. Si la proposition n'est, à ce jour, pas entrée en application, rien n'empêche les entreprises de faire contrôler plus fréquemment leurs flottes afin de prendre en compte l'usure précoce de ces véhicules. Il est également judicieux de recourir à un carnet de suivi et d'entretien d'autant plus utile que les VUL ont généralement des utilisateurs multiples.

3. S'assurer que l'arrimage des charges est performant

À la différence des poids-lourds, les VUL ne sont soumis à aucune norme particulière en matière d'aménagement. Or, les études démontrent que des charges mal arrimées peuvent se transformer en projectiles mortels pour le conducteur. Ainsi, lors d'une manœuvre d'évitement ou de freinage d'urgence, le chargement d'un véhicule peut générer une force de 80 % de sa valeur vers l'avant. Lors d'un accident à 50 km/h seulement, une boîte à outils de 30 kg peut représenter une force de 1200 kg ! Sans attendre l'élaboration d'une norme internationale concernant les dispositifs de retenue de charges (cloison de séparation de l'habitacle et systèmes d'arrimage), il convient d'apporter la plus grande attention à ces aménagements et de les faire réaliser par des professionnels.

4. Surveiller en continu la qualité des pneumatiques

Une étude réalisée en 2004 par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) révèle que "l'éclatement des pneus des VUL sur autoroute est trois fois plus fréquent que sur les véhicules particuliers". Pour réduire ce risque, il convient bien sûr de contrôler régulièrement l'usure des pneus et leur gonflage. Il faut aussi s'assurer que les pneus choisis sont adaptés à un usage professionnel. Enfin, il est nécessaire d'intégrer le temps nécessaire au contrôle des pneumatiques dans le temps dévolu à une mission.

5. Vérifier que la charge maximale n'est pas dépassée

Il faut aussi prendre garde à ne pas dépasser la charge utile maximale du véhicule. En l'absence de dispositif embarqué d'évaluation automatique de la charge, cette précaution s'avère délicate à mettre en œuvre. Il faut pourtant y accorder la plus grande attention et y consacrer le temps nécessaire. En effet, la conduite en surcharge a des effets déplorables tant en matière de freinage que de tenue de route, sans oublier l'augmentation du risque d'éclatement de pneumatiques qui en résulte.

6. Privilégier les véhicules équipés de dispositifs de sécurité modernes

Actuellement, seule une faible proportion des véhicules utilitaires est équipée des dispositifs de sécurité tels que l'Airbag passager, l'ABS, ou l'ESC (*Electronic stability control*). Même si ces options représentent un coût, le Livre blanc suggère que les entreprises en fassent l'acquisition car leur efficacité est réelle.

7. Assurer la formation des personnels qui utilisent des VUL

Actuellement, pour conduire un VUL à titre professionnel, être titulaire d'un permis B suffit. Cependant, dans les entreprises ayant recours régulièrement à ce type de véhicules, il est préférable de dispenser aux utilisateurs une formation spécifique. Elle doit alors concerner la conduite bien sûr, mais aussi les autres facettes de l'utilisation que sont le chargement et l'entretien des véhicules. ■

Pour aller plus loin : Le "Livre blanc pour un véhicule utilitaire plus sûr" est téléchargeable en ligne sur le site de l'Assurance maladie à l'adresse suivante : www.risquesprofessionnels.ameli.fr/atmp_media/LIVREBLANCVU.pdf

Jour après jour, les spécialistes de Point Org Sécurité scrutent l'actualité éditoriale en vue de présenter aux lecteurs d'*Altersécurité* un large panorama de ce qui se publie autour des pôles d'intérêt qui sont les nôtres. Ces publications constituent un baromètre signalant les orientations, les motivations, les préoccupations et les tendances du moment en matière de sécurité et de santé au travail.

● "100 réponses sur... Le stress", par Marie-Édith Alouf et Anne-Françoise Chaperon, Ed. Tournon, 130 p., 6,90 €.

"Qu'est-ce que le stress ? Quelles sont les trois étapes de la réaction au stress ? Est-ce que le stress, c'est toujours l'autre ? Qu'est-ce que le techno stress ?" Ce sont quelques-unes des 100 questions auxquelles répond ce petit ouvrage extrêmement

prédagogique sur le stress. Écrit conjointement par une journaliste et une psychologue clinicienne, il tord le cou à un grand nombre de préjugés. On apprend ainsi que, contrairement à une idée reçue, les habitants des villes moyennes et des villages ruraux sont autant sujets au stress que les habitants des grandes agglomérations,

à l'exception toutefois de Paris qui détient un record incontesté. De même, il est faux de croire que grâce à la sécurité de l'emploi dont ils bénéficient, les salariés du secteur public seraient moins stressés que leurs collègues du privé. "Ainsi, les personnes travaillant dans les transports, confrontées aux incivilités ou à l'exaspération des usagers enregistrent des niveaux de stress dangereux très élevés." Les auteurs ne manquent pas de souligner l'ampleur prise par le stress, en rappelant que 44 % des salariés français sont sujets au stress. Cependant, avec un solide bon sens, et une bonne dose d'humour, elles réfutent le lieu commun selon lequel le stress serait le mal du siècle. "Chaque époque a ses stressés. L'homme préhistorique ne subissait certes pas les longues files d'attente au centre commercial le samedi à 15 h 30, mais il luttait quotidiennement pour sa survie. [...] Sur le plan professionnel, même si la précarité et la crainte du chômage constituent aujourd'hui des sources importantes de stress, on a réglé pas mal de problèmes, notamment en ce qui concerne les conditions de travail : on travaille moins longtemps qu'il y a un siècle, les conditions physiques sont bien meilleures, on est moins exposé au froid, on jouit de plus de sécurité, etc." Cette mise en perspective peut avoir des vertus apaisantes. Il apparaît en effet que les personnes capables de prendre du recul par rapport aux problèmes qu'elles rencontrent sont moins sujettes au stress. Mais, bien sûr, cela n'est pas une raison pour renoncer à la nécessaire réduction des facteurs de stress dans les organisations ! ■



Le guide de dépistage du stress en entreprise de l'INRS

Fin octobre, lors de la conférence sur les conditions de travail, le ministère du Travail a confié au psychiatre Patrick Légeron et à l'économiste Philippe Nasse une mission sur les risques psychosociaux. Ils sont essentiellement chargés de "conduire une réflexion prospective sur les indica-

teurs permettant d'identifier, de quantifier et de suivre ces risques". Mais les entreprises qui souhaitent agir dès à présent peuvent se reporter au guide publié, en décembre dernier, par l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS) : "Dépister les risques psychosociaux. Des indicateurs pour vous guider".

S'appuyer sur les données déjà disponibles

Ce guide a pour objectif de "faciliter la mise en évidence des risques psychosociaux à partir des données existantes et disponibles dans l'entreprise". Les quelque 100 indicateurs proposés portent en effet soit sur le fonctionnement de l'entreprise (temps de travail, mouvements du personnel, activité de l'entreprise, relations sociales...), soit sur la santé et la sécurité (accidents du travail, maladies professionnelles, activité du service de santé...). Pour évaluer l'exposition de l'entreprise au stress, il suffit donc aux dirigeants de se pencher sur des données déjà disponibles auprès des services



de ressources humaines et des acteurs de la prévention comme le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) et les médecins du travail.

Surveiller les signaux d'alarme

Comme l'explique Valérie Langevin, psychologue du

travail à l'INRS et coauteur du guide, "le principe n'est pas de mesurer le niveau de stress, mais de se doter d'un tableau complet de signaux d'alarme : ce sont des outils de dépistages. [...] Ce qui donne sens, c'est leur variation dans le temps et l'accumulation ou non de signaux faibles que les entreprises sous-estiment souvent" (Les Echos, 11/12/07).

Tout sauf un "outil prêt à l'emploi"

Pour autant, malgré la quête de simplicité affichée, l'INRS précise que ce guide ne doit pas être envisagé comme un "outil prêt à l'emploi". Ses auteurs précisent en effet que "l'élaboration d'une liste d'indicateurs adaptés doit, dans tous les cas, s'accompagner d'un dialogue sur les risques psychosociaux dans l'entreprise". Une façon de rappeler qu'à l'instar des autres risques professionnels, les risques psychosociaux ne peuvent être combattus efficacement sans une sensibilisation et une mobilisation de tous les acteurs de l'entreprise. ■

Ce guide de l'INRS peut être téléchargé gratuitement sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.inrs.fr/publications/ed6012.html>

altersécurité infos La lettre de
Point Org Sécurité

4, rue Preschez, 92210 Saint-Cloud - Tél : 01 46 02 44 01

Retrouvez-nous sur Internet :

Le site général de POS : www.point-org-securite.com

L'assistance à l'évaluation des risques professionnels : www.evrp.org

Le site de la lettre : www.altersecurite.org