

Conducteurs, conductrices, des solutions simples existent pour préserver votre santé et votre sécurité dans le cadre de votre activité.

Parce que 9 accidents sur 10 ont lieu véhicule à l'arrêt, l'AFT, l'Assurance maladie-Risques professionnels et CARCEPT Prev ont élaboré ce mémento pour vous aider.

Il vous accompagne dans tous les moments de votre vie professionnelle pour mieux identifier les principaux risques et dangers rencontrés dans votre métier. Il se veut utile et clair : à chaque situation à risque, des pistes de prévention et de bonnes pratiques à mettre en œuvre sont proposées.

Bonne route !

Les partenaires :

AFT : Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les Transports a été créée il y a 60 ans par les fédérations professionnelles du transport et de la logistique pour développer la formation professionnelle.

L'Assurance maladie – Risques professionnels : Branche de la Sécurité sociale dédiée à la gestion du risque professionnel, grâce à ses trois missions, la prévention, la réparation et la tarification.

La marque Carcept Prev regroupe les institutions de protection sociale du transport (CARCEPT Prévoyance, IPRIAC, FONGECFA, AGECEFA), au sein de KLESIA, nouveau Groupe de Protection Sociale, né le 4 juillet 2012, du rapprochement des Groupes MORNAY et D&O.

Conducteur routier : une activité variée et des risques avérés

Situations à risques, pistes de prévention et bonnes pratiques

p 8 **FICHE 1 : MONTÉE/DESCENTE DU VÉHICULE**

p 10 **FICHE 2 : ATTELAGE/DÉTELAGE**

p 12 **FICHE 3 : BÂCHAGE/DÉBÂCHAGE**

p 14 **FICHE 4 : CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT**

p 16 **FICHE 5 : UTILISATION DU HAYON**

p 18 **FICHE 6 : ARRIMAGE**

p 20 **FICHE 7 : CONDUITE EN CIRCULATION**

p 22 **FICHE 8 : MANŒUVRES**

p 24 **FICHE 9 : INTERVENTIONS SUR LE VÉHICULE**

Pour en savoir plus

p 28 **Annexe 1 : Sommeil, fatigue et somnolence**

p 44 **Annexe 2 : Distracteurs au volant**

p 48 **Annexe 3 : Prévention des TMS**

p 54 **Annexe 4 : En cas d'accident**
(principes élémentaires de secourisme)

Une activité variée et des risques avérés



9 accidents sur 10 ont lieu véhicule à l'arrêt !

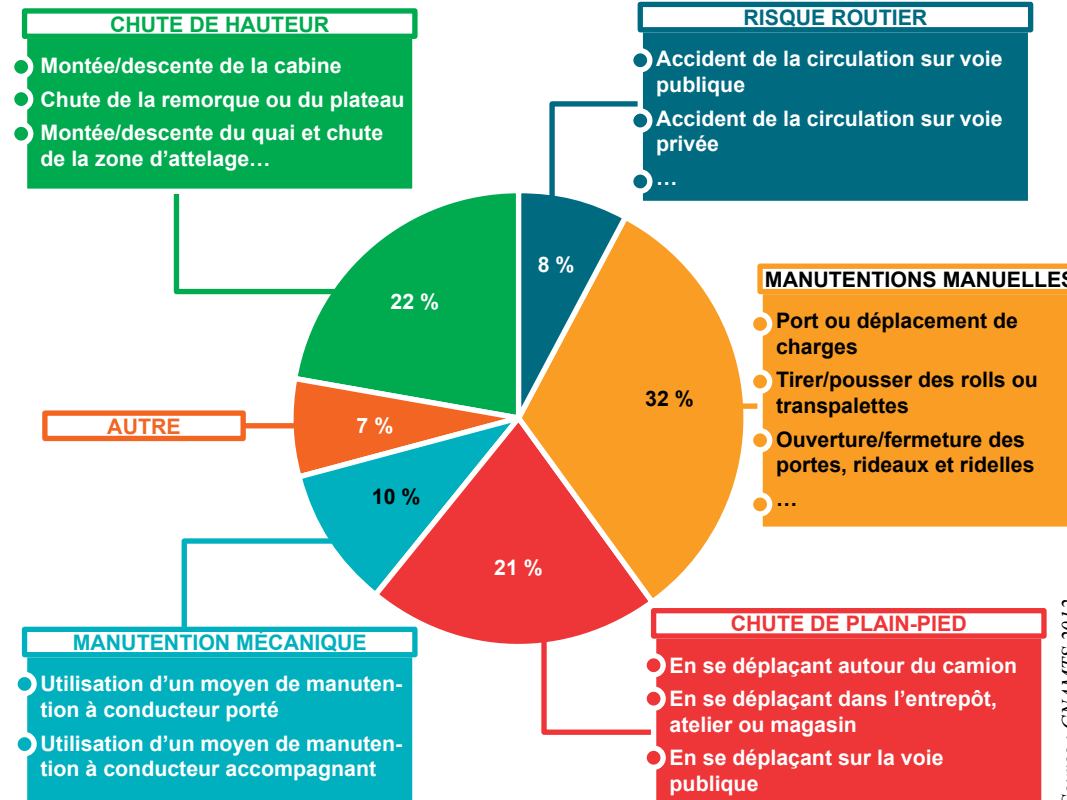
1 accident sur 10 a lieu véhicule en circulation !

(source : INRS)

Une activité variée (conduite, chargement/déchargement, arrimage, bâchage, manutention, communication avec «l'exploitation», avec les clients chargeurs et les clients destinataires, des fonctions administratives liées aux documents nécessaires au transport, ...) ... **une majorité d'accidents véhicules à l'arrêt.**

Source : CNAMTS 2012

Certaines situations de travail sont des causes d'accidents du travail plus fréquentes

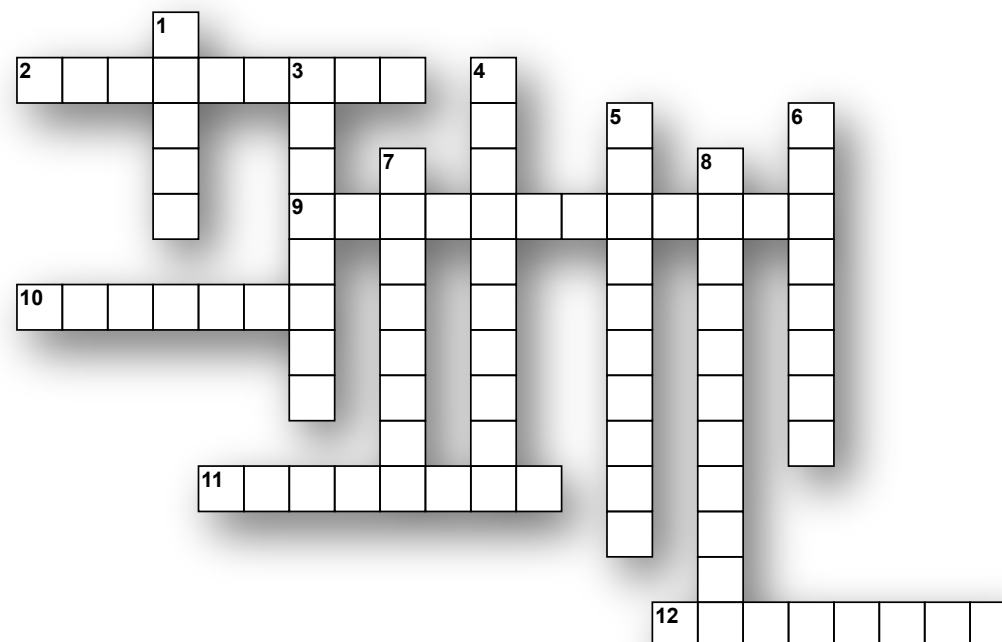


Source : CNAMTS 2012

CONDUCTEUR ROUTIER

Les Mots Croisés du conducteur routier

Parcourez les fiches « activité » et les annexes qui constituent ce guide afin de développer vos connaissances sur les risques, les moyens de prévention ainsi que les innovations techniques permettant d'améliorer la sécurité de votre métier.



- 1 : Plateforme souvent située à l'arrière d'un véhicule facilitant le chargement/déchargement (fiche 5)
- 2 : Opération nécessaire avant un déchargement latérale (fiche 3)
- 3 : Evènement soudain et inattendu qui entraîne des dégâts (matériel) et/ou des dommages (humain) (annexe 4)
- 4 : Tant qu'il n'est pas réalisé, je suis à vide (fiche 4)
- 5 : Ensemble d'opérations nécessaire pour la mise à quai par exemple (fiche 8)
- 6 : Qu'il s'agisse du comportement ou du véhicule, elle doit être irréprochable et professionnelle (fiche 7)
- 7 : Union entre une semi-remorque et un tracteur (fiche 2)
- 8 : Elément, objet ou personne capable de détourner l'attention (annexe 2)
- 9 : Synonyme d'action, ce mot désigne également une opération chirurgicale (fiche 9)
- 10 : Etat consécutif à un effort prolongé, à un travail physique ou intellectuel intense et se traduisant par une difficulté à continuer cet effort ou ce travail (annexe 1)
- 11 : Souvent plus facile que la montée, elle est également plus dangereuse (fiche 1)
- 12 : Pour les envois inférieurs à 3 tonnes, il est sous la responsabilité du transporteur. Il est effectué pendant le chargement (fiche 6)

MONTÉE/DESCENTE

du véhicule ou d'équipement du véhicule



EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT

« ... La victime – chauffeur de poids-lourd, âgé de 58 ans – a déclaré qu'en descendant de son camion elle a glissé sur le marchepied et est tombée. Elle a souffert de contusions à la jambe gauche. Sa jambe a été immobilisée à l'aide d'un emplâtre. Huit jours après, une phlébite fut diagnostiquée. Un jour plus tard, la victime décédera d'une embolie pulmonaire massive... »

Base de données Epicéa, INRS



Je connais...

Les principaux dangers/risques	Les principaux dommages
<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Engourdissement des membres inférieurs. ⚠ Glissance du marchepied ou de la chaussée. ⚠ Chute de hauteur. ⚠ Etat du sol (trou, encombrement, ...). ⚠ Hauteur et aménagement des cabines et des remorques. ⚠ Saut depuis le véhicule. 	<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Foulure. ⚠ Entorse. ⚠ Contusion. ⚠ Fracture.

Les entorses



Le saviez-vous ?

Les **commandes de basculement de benne déportées**, au milieu de la cabine, permettent de basculer la benne sans avoir à descendre. Elles peuvent être couplées à une caméra avec microphone pour contrôler la présence de personnes au sol et voir évoluer le chargement lors de son déversement.

Il existe des systèmes d'**escaliers escamotables** qui se rangent sous la remorque. Pour un confort d'utilisation optimal, les marches sont larges et visibles depuis le plateau.

Je suis acteur en prévention

J'en parle dans l'entreprise	Je mets en œuvre les bonnes pratiques
<ul style="list-style-type: none"> 🗨 J'alerte sur les difficultés rencontrées chez le client ou dans l'entreprise (manque d'espace pour descendre de la cabine, mauvais état du sol, présence de corps gras, éclairage). 🗨 Je signale les matériels en mauvais état (ex : marchepieds, rolls, ...). 🗨 J'échange avec mon responsable sur les moyens permettant de sécuriser et de diminuer le nombre de montées/descentes du véhicule. 	<ul style="list-style-type: none"> ★ J'accède au poste de conduite en utilisant les poignées et le marchepied, pas le volant ! ★ Avant de descendre, je regarde où je pose le pied. Cela évite de marcher dans un trou, sur un caillou ou de me fouler la cheville sur un rebord de trottoir. ★ Je descends face à l'engin en utilisant les poignées et le marchepied. Je nettoie régulièrement le marchepied pour éviter qu'il ne devienne glissant. ★ Je me méfie du verglas en hiver.

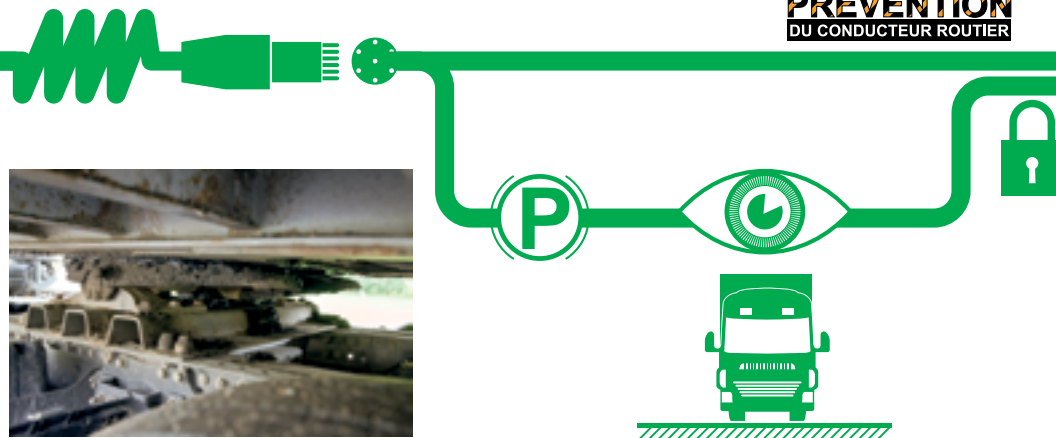




EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT

« ... La victime, un conducteur de poids lourd de 25 ans, manœuvre son tracteur pour reculer jusqu'à son attelage. Elle monte et connecte les flexibles. L'air passe et libère les mâchoires de frein de la remorque. La victime s'aperçoit que l'ensemble se met en mouvement. Elle descend précipitamment pour aller actionner le frein de parking du tracteur non enclenché. Pendant ce temps l'ensemble continue d'avancer et la cabine oblique vers la gauche, du fait des roues braquées. La victime s'engage entre sa cabine et la remorque. Elle se retrouve prise en étau entre le tracteur et la remorque en stationnement alors qu'elle essayait de remonter à bord pour serrer le frein de parking... »

Base de données Epicéa, INRS



Je connais...

⚠ Les principaux dangers/risques	Les principaux dommages ⚡
<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Déplacements sous la remorque ou semi-remorque. ⚠ Répétition d'effort pour l'ouverture de la sellette, du verrou coupleur et du béquillage. ⚠ Méconnaissance des procédures provoquant un mouvement de la remorque ou du tracteur. 	<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Chocs à la tête. ⚠ Écrasement grave. ⚠ Fracture. ⚠ Douleurs au dos, lombalgie, lumbago et autres Troubles Musculo Squelettiques (TMS).



Le saviez-vous ?

💡 Le **crochet d'attelage** de sécurité à commande déportée situé à l'arrière du porteur permet de vérifier que le crochet est correctement verrouillé. La commande mécanique d'ouverture du crochet est déportée sur le côté du châssis du porteur.

💡 Le **bras suiveur** est un dispositif coulissant monté sur la remorque qui permet de raccorder les flexibles depuis le sol.

Je suis acteur en prévention

J'en parle dans l'entreprise	Je mets en œuvre les bonnes pratiques
<ul style="list-style-type: none"> 🗨 Je propose l'installation d'une échelle d'accès prolongée d'une petite plateforme pour accéder en sécurité à l'arrière de la cabine du tracteur. 🗨 En l'absence de sellette de sécurité avec ouverture à distance, je suggère de faire allonger la poignée d'ouverture de la sellette pour limiter les efforts. 🗨 Je suggère de privilégier les béquilles motorisées pour supprimer les efforts (35 tours à chaque montée/descente). 🗨 Je demande à être formé/informé sur l'utilisation des nouveaux matériels. 	<ul style="list-style-type: none"> ★ Je vérifie que l'environnement est propice à la manœuvre. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pour atteler : <ul style="list-style-type: none"> ★ j'accouple le tracteur en vérifiant que la cheville ouvrière est bien enclenchée dans la sellette et je réalise un essai de traction, ★ j'immobilise le tracteur et je verrouille le système d'attelage (si le système n'est pas automatisé), ★ je réalise les branchements puis je supprime les dispositifs d'immobilisation. ➤ Pour dételer : <ul style="list-style-type: none"> ★ j'immobilise le tracteur routier : moteur arrêté et frein de parc serré (tracteur en position route), ★ je m'assure que le sol est bien stable et j'immobilise la semi-remorque, ★ je descends les béquilles, ★ je réalise les débranchements puis je déverrouille le système d'attelage avant de dégager le tracteur.





EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT

« ... La victime - chauffeur routier, de sexe masculin, âgé de 46 ans - effectuait une livraison dans une entreprise de fabrication de pâte à papier. Elle a été retrouvée au pied de son camion, à droite de la cabine. Elle a vraisemblablement fait une chute du dessus du camion en roulant le filet protégeant son chargement de plaquettes de bois. L'accident est survenu sur la zone d'attente. Il existe une zone de débâchage comportant un équipement de protection individuelle : ligne de vie, harnais, enrouleur. La victime est décédée.

Base de données Epicéa, INRS

Je connais...

! Les principaux dangers/risques	Les principaux dommages ⚡
<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Chute de hauteur liés aux systèmes d'accès des bâches. ⚠ Poids des bâches. ⚠ Vétusté des systèmes de glissière. ⚠ Prise au vent. 	<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Fracture des membres supérieurs et/ou inférieurs. ⚠ Chocs violent, paralysie, voir décès. ⚠ Douleurs lombaires, lumbagos et autres troubles musculo squelettique (T.M.S.).

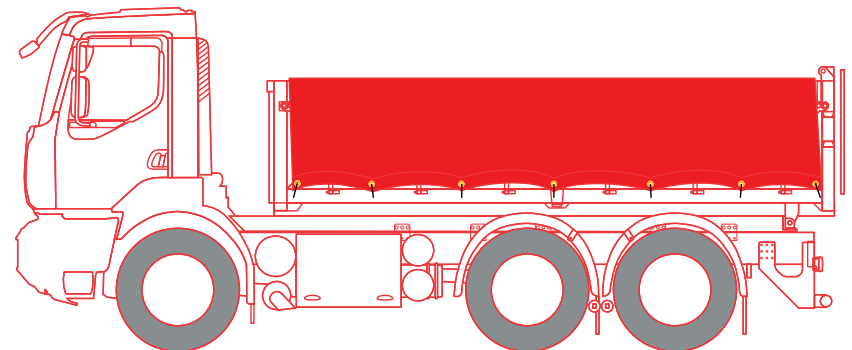


Le saviez-vous ?

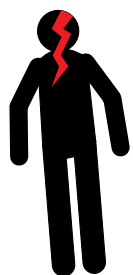
- 💡 **Le débâchage total** (latéral et toit depuis le sol) : l'ensemble structure-bâche-toit est coulissant et peut être plié intégralement pour rendre le plateau totalement accessible. Il est manœuvré depuis le sol.
- 💡 **L'aide au bâchage de benne vrac** est un dispositif permettant d'attacher une bâche depuis le sol. Sa commande peut être manuelle ou électrique.

Je suis acteur en prévention

J'en parle dans l'entreprise	Je mets en œuvre les bonnes pratiques ⭐
<ul style="list-style-type: none"> 💬 Le protocole de sécurité doit préciser l'existence ou non d'une zone de débâchage ainsi que le matériel à disposition : si ce n'est pas le cas, je fais remonter l'information à mon responsable. 💬 Je rappelle à mon responsable l'intérêt des dispositifs de bâchage automatisés ou actionnables depuis le sol qui suppriment les risques de chute de hauteur. 	<ul style="list-style-type: none"> ⭐ En l'absence de matériels pour bâcher ou débâcher, j'utilise un escabeau mobile avec rampe et panier et/ou un crochet. ⭐ Je ne monte pas sur les ridelles, sur les ranchers ou sur la bâche. ⭐ En cas de vent violent, je retarde l'opération. ⭐ Si des charges viennent en appui sur la bâche, une porte, une ridelle ou un rancher, je sollicite l'ensemble des acteurs pour sécuriser au mieux l'opération.



CHARGEMENT/ DÉCHARGEMENT



EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT

« ... Un conducteur s'est rendu chez son client et a commencé le chargement des ballots à 15 h. Il était seul, la personne qui habituellement donne de l'aide était en production. Le chargement comprenait 92 colis de 1,8 m x 0,8 pesant 18 à 25 kg. Les colis sont pris depuis le quai, traînés au sol dans la semi et empilés jusqu'à 4 niveaux. Le conducteur avait chargé 80 colis à 15 h 50, la responsable du secteur a entendu du bruit et en se déplaçant a constaté que la victime était écrasée au sol.

Base de données Epicéa, INRS

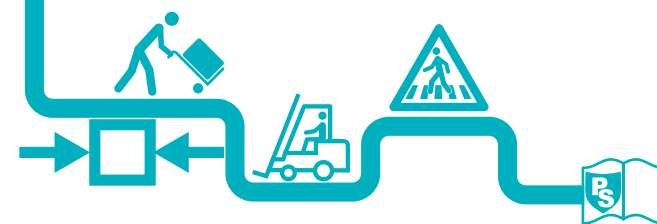
Je connais...

! Les principaux dangers/risques	Les principaux dommages ⚡
<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Coactivité piéton/chariot. ⚠ Manipulation du hayon. ⚠ Moyens de manutention inadaptés. ⚠ Organisation non respectée. ⚠ Postures contraignantes. ⚠ Mouvement du véhicule (non calé, non immobilisé). 	<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Douleurs lombaires, lumbagos et autres troubles musculo squelettique (T.M.S.). ⚠ Écrasement. ⚠ Fractures des membres inférieurs et supérieurs.



Le saviez-vous ?

💡 Les dispositifs de manutention motorisés et embarqués permettent au conducteur de réaliser les opérations de chargement / déchargement en autonomie. Cette solution doit être prévue dans le protocole de sécurité établi au préalable.



Je suis acteur en prévention

J'en parle dans l'entreprise	Je mets en œuvre les bonnes pratiques
<ul style="list-style-type: none"> 💬 Je signale les écarts éventuels entre le protocole de sécurité et ce qui se passe réellement sur le terrain. 💬 J'alerte en cas d'absence ou d'insuffisance de matériels de manutention. 💬 Je demande à être formé à l'utilisation des matériels de manutention 💬 J'alerte si les moyens de manutention à poussée ou traction manuelle sont utilisés de façon intensive (distance supérieure à 30 mètres, utilisation supérieure à 3 heures par jour, ...) afin qu'on favorise l'utilisation des transpalettes électriques. 	<ul style="list-style-type: none"> ★ Je prends connaissance du protocole de sécurité. ★ Je respecte les zones de circulation (piétons/chariots). ★ J'utilise les matériels de manutention (transpalettes, rolls) à condition d'avoir été formé à leur utilisation. ★ J'organise le chargement / déchargement afin de limiter les efforts et les situations à risque. Je pense lors du chargement à la sécurité de celui qui va décharger. ★ Je cale les marchandises. ★ Je porte les équipements de protection individuelle (E.P.I.).

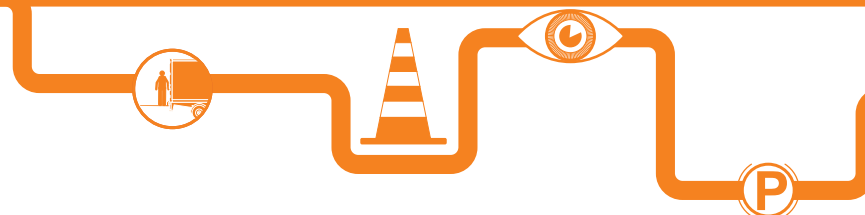




EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT

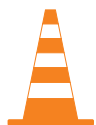
« ... Un conducteur de poids lourd de 39 ans effectuait la livraison d'une palette de marchandises chez un client. Alors qu'il se trouvait sur le hayon, il est passé du hayon à l'intérieur du camion en faisant monter le hayon mouillé par la pluie. Son pied a glissé et son extrémité s'est trouvée dans la zone de cisaillement entre le hayon et le plancher du camion. Avant de pouvoir arrêter la commande, ses orteils ont été sectionnés malgré le port de chaussures de sécurité... »

Base de données Epicéa, INRS



Je connais...

! Les principaux dangers/risques	Les principaux dommages ⚡
<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Fermeture/abaissement du hayon. ⚠ Manipulation du hayon avec l'opérateur dessus. ⚠ Port de charges lourdes. ⚠ Manutention non maîtrisée. ⚠ Perte d'équilibre/glissade. ⚠ Chute de hauteur. ⚠ État et charges des rolls, des palettes. ⚠ Chutes de marchandises. ⚠ Choc du plateau du hayon par un tiers. ⚠ Utilisation aux abords des zones de circulation routière. 	<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Coincement, écrasement et cisaillement des membres supérieurs ou inférieurs (main, bras, tête, pieds, ...). ⚠ Troubles musculo squelettique (T.M.S.). ⚠ Fractures, choc violent. ⚠ Renversement par des véhicules.

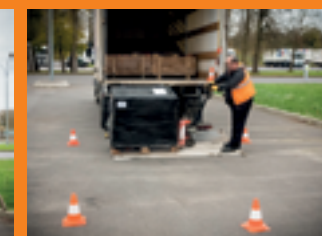


Le saviez-vous ?

💡 Les hayons de grande profondeur et les hayons équipés de barrières latérales de sécurité et de butoirs permettent de prévenir les risques de chute de personne et de charges.

Je suis acteur en prévention

J'en parle dans l'entreprise	Je mets en œuvre les bonnes pratiques ⭐
<ul style="list-style-type: none"> 💬 Si le hayon est inadapté aux charges (capacité trop faible par exemple), je le signale immédiatement. 💬 J'informe sur le manque d'espace nécessaire pour mettre en œuvre le hayon. 💬 J'alerte en cas de défaut d'entretien/maintenance préventive/vérification réglementaire tous les 6 mois. 💬 Je signale toute détérioration du boîtier de commande qui m'obligerait à sauter du hayon. 	<ul style="list-style-type: none"> ⭐ J'immobilise le véhicule avant d'utiliser le hayon. ⭐ Je vérifie l'état ainsi que la propreté du hayon. ⭐ À défaut d'une signalétique lumineuse ou réfléchissante du pourtour du hayon, je délimite une zone autour du véhicule (balisage, ...). ⭐ Je me positionne vers l'intérieur du véhicule lors des montées/descentes. ⭐ Je place la charge au milieu du hayon, au centre entre les bras de levage. ⭐ J'utilise les stops rolls. ⭐ Je n'utilise pas le hayon comme pont de liaison entre le véhicule et le quai.

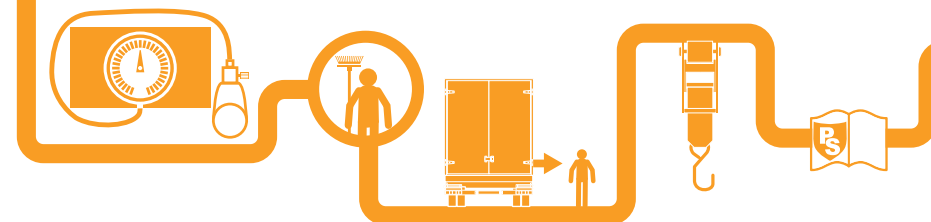




EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT

« ... La victime - chauffeur routier, âgé de 52 ans - s'est rendu avec son camion en Allemagne pour différentes livraisons. En ouvrant les portes de sa semi-remorque, le chauffeur a été projeté à terre par la chute d'une partie du chargement. Apparemment celui-ci avait glissé contre les portes. L'accident s'est produit par suite de la rupture d'une sangle d'arrimage qui retenait les colis. Cette sangle, semble-t-il, s'est brisée pendant le voyage. Le chauffeur est décédé... »

Base de données Epicéa, INRS



Je connais...

! Les principaux dangers/risques	Les principaux dommages ⚡
<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Déplacement du chargement en cas d'arrêt brutal. ⚠ Chute de hauteur. ⚠ Perte du chargement en circulation. ⚠ Chute du chargement sur un opérateur. ⚠ Véhicule déséquilibré par un chargement en mouvement pendant la circulation. ⚠ Accès difficile et postures contraignantes lors de l'arrimage. 	<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Heurt, choc violent. ⚠ Écrasement. ⚠ Fracture. ⚠ Troubles musculo squelettiques (T.M.S.).

Le saviez-vous ?

💡 La norme EN 12642 introduit le marquage code XL qui désigne une résistance particulièrement élevée de la carrosserie du véhicule ce qui permet de limiter le nombre de sangles.

💡 Avec un plancher simple, il faudra environ 42 sangles avec des tendeurs ayant une capacité de tension de 500 daN pour retenir correctement un chargement de 30 tonnes en appui sur un tablier semi-remorque « L ». Avec un plancher équipé de tapis antiglisse ou sur un sol rugueux, il ne faudra que 3 sangles avec des tendeurs ayant une capacité de tension de 500 daN pour retenir ce même chargement.

Je suis acteur en prévention

🗨 J'en parle dans l'entreprise	🌟 Je mets en œuvre les bonnes pratiques 🌟
<ul style="list-style-type: none"> 🗨 J'alerte en cas de matériel d'arrimage inadapté et/ou en nombre insuffisant (sangles, tendeurs, tapis antiglisse, ...). 🗨 Je demande à faire remplacer les sangles usées ou déchirées. 	<ul style="list-style-type: none"> 🌟 Je consulte le protocole de sécurité et/ou le plan de chargement. 🌟 Je m'assure d'avoir le bon nombre de sangles avant de partir et des barres de maintien. 🌟 J'élimine les sangles usées. 🌟 Je me décale par rapport au véhicule lors de l'ouverture des portes. 🌟 Je veille à la propreté du plancher du véhicule pour augmenter l'adhérence des marchandises y compris si le véhicule est équipé de tapis antiglisse. 🌟 Je m'organise pour que les opérations d'arrimage se déroulent en sécurité (moyens utilisés pour arrimer adaptés et en bon état et accès aux charges à arrimer sécurisé, prise en compte de la co-activité, ...). 🌟 Je vérifie la tension des sangles après quelques kilomètres, à chaque arrêt et après tout freinage brusque ou toute situation anormale rencontrée pendant le transport.



EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT

« ... La victime, âgée de 40 ans, était conducteur poids lourds depuis un peu plus de 3 mois dans une entreprise de terrassement, mais exerçait ce métier depuis 20 ans. Le jour de l'accident la victime devait livrer de la terre sur un chantier. Le temps était clément, mais pour des raisons indéterminées, le camion a mordu l'accotement. Le chauffeur expérimenté a alors voulu le redresser, mais le véhicule a été emporté par sa charge et s'est renversé. Sous le choc la cabine s'est écrasée et la victime a été coincée sous cette dernière. Elle est décédée des suites de ses blessures... »

Base de données Epicéa, INRS



Je connais...

! Les principaux dangers/risques	Les principaux dommages ⚡
<ul style="list-style-type: none"> ⚠ La non planification du déplacement : <ul style="list-style-type: none"> ▶ manque de préparation de l'itinéraire (type de route, conditions de circulation liées à la météo, aux horaires, etc.) ; ▶ estimation erronée des temps de chargement/déchargement, des temps de travail, de repos, de conduite et de mise à disposition ; ▶ véhicule inadapté (gabarit, absence d'équipement obligatoire, absence d'entretien, etc.) ; ▶ prise en compte insuffisante du facteur humain (état physique et psychique du conducteur, connaissance du parcours, etc.). ⚠ L'usage inapproprié des moyens de communication (appels ou texto au volant). ⚠ La défaillance de l'arrimage en cours de route (risque de vibration, ballonnement des charges, perte de marchandise...). 	<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Heurt, choc violent. ⚠ Écrasement. ⚠ Fracture. ⚠ Troubles musculo squelettiques (T.M.S.). <div style="text-align: center; border: 2px solid black; padding: 5px; background-color: yellow;"> <p>SÉCURITÉ ROUTIÈRE</p> <p>TOUS RESPONSABLES</p> </div>

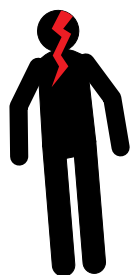
Le saviez-vous ?

💡 Les systèmes d'informatique embarqués (SIE) sont souvent présentés comme des outils susceptibles de prendre en compte efficacement les multiples contraintes et donc d'améliorer les performances de l'entreprise et les conditions de travail du conducteur, notamment par une meilleure communication entre l'exploitation et le conducteur.

Je suis acteur en prévention

🗨️ J'en parle dans l'entreprise	Je mets en œuvre les bonnes pratiques ⭐
<ul style="list-style-type: none"> 💬 Pas d'appel vers le conducteur pendant les heures de conduite : un protocole de communication doit être rédigé pour éviter les communications lorsque je suis au volant. S'il n'existe pas, j'alerte mon entreprise sur ce point. 💬 J'alerte mon employeur si l'organisation mise en place génère une dette de sommeil via un carnet de bord. 💬 J'alerte en cas d'entretien/maintenance défaillant du véhicule dès le retour de ma mission. 💬 Je remonte les difficultés rencontrées qui peuvent avoir une incidence sur l'organisation de mon travail (chargement/déchargement, aléas liés à la circulation, exigences clients, défaillances techniques...) au retour de mission, via le carnet de bord. 	<ul style="list-style-type: none"> ⭐ Je prépare mon déplacement (itinéraire, sommeil, zone de travaux, ...). ⭐ J'informe mes proches et mon entreprise que je ne réponds pas au téléphone lorsque je suis au volant. ⭐ J'informe mon entreprise de mon traitement médical s'il peut avoir un impact sur ma conduite. ⭐ J'adopte une hygiène de vie compatible avec mon activité de conducteur notamment au niveau du sommeil et de l'alimentation. ⭐ Alcool, médicament ou stupéfiant : pour rester vigilant, le meilleur taux c'est 0. ⭐ Je respecte les limitations de vitesse et les distances de sécurité. ⭐ Je m'interdis de téléphoner au volant, même avec le kit main libre. ⭐ Je m'arrête régulièrement (si possible ne pas attendre les 45 minutes obligatoires au bout de 4 h 30 de conduite) et en particulier aux premiers signes de fatigue. J'en profite alors pour passer mes appels. ⭐ J'utilise mon téléphone ou un système informatique embarqué (SIE) quand j'en ai besoin et après m'être arrêté.

FICHE 8 MANŒUVRES



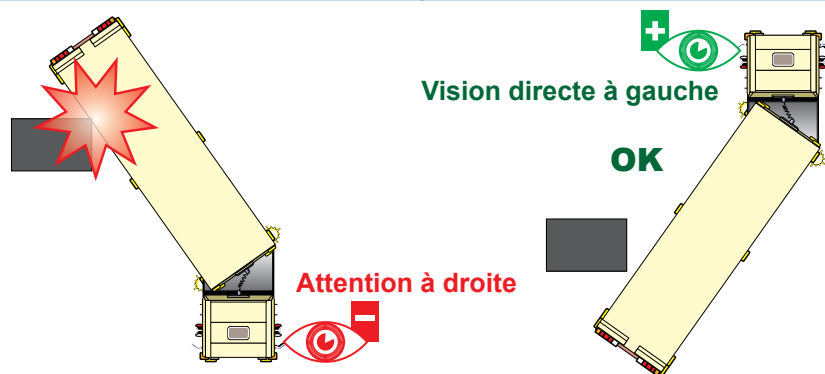
EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT

« ... Un [...] conducteur approche, en marche arrière, [...] du quai. Le conducteur manœuvrant ce [...] camion, alerté par des cris, stoppe le véhicule et découvre la victime, qui pour une raison inexplicée se trouve en bas du quai, écrasée entre le côté droit du camion et le tampon du quai de livraison.... »

Base de données Epicéa, INRS

Je connais...

! Les principaux dangers/risques	Les principaux dommages ⚡
<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Manque de visibilité, angles morts. ⚠ Présence d'obstacles. ⚠ Coactivité piéton-engin-poids lourd. 	<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Heurt, choc violent. ⚠ Écrasement. ⚠ Fracture.



Le saviez-vous ?

- 💡 Caméra de recul + système de détection de personnes et d'obstacles = efficacité maximale.
- 💡 La caméra permet au conducteur de voir des personnes ou les obstacles se trouvant dans des zones invisibles depuis le poste de conduite évitant les risques de chute liés aux montées/descentes. Le système de détection permet, en complément, d'avertir le conducteur de la présence de personnes ou d'obstacles invisibles depuis son poste de conduite.



Je suis acteur en prévention

🗨️ J'en parle dans l'entreprise	Je mets en œuvre les bonnes pratiques ⭐
<ul style="list-style-type: none"> 🗨️ J'alerte sur les accès difficiles ou dangereux que j'ai identifiés pour adapter le protocole de sécurité. 🗨️ Je signale les écarts éventuels entre le protocole de sécurité (qui contient les consignes de sécurité et le plan de circulation du site) et ce qui se passe réellement sur le terrain. 	<ul style="list-style-type: none"> ⭐ Je prends connaissance des consignes de sécurité et du plan de circulation sur le site de chargement/déchargement. ⭐ Quelque soit l'étape de ma manœuvre (simple ou complexe), je reste parfaitement concentré. ⭐ Avant et pendant la manœuvre, au moindre doute, je n'hésite pas à descendre du véhicule ou à me faire guider en sécurité par une personne située hors du champ de manœuvre de mon véhicule. ⭐ Je réalise les manœuvres de recul à vitesse lente. ⭐ Je privilégie les manœuvres « à main » pour une meilleure visibilité.

INTERVENTIONS SUR LE VEHICULE



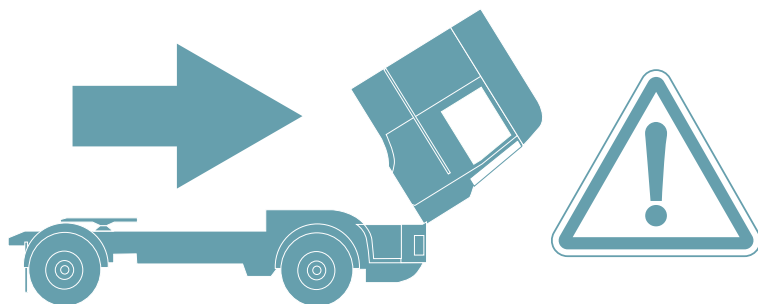
EXTRAIT D'UN COMPTE-RENDU D'ACCIDENT

« ... la victime, gérant de l'entreprise et âgée de 34 ans, [...] devait utiliser le véhicule pour aller chercher des buses béton. Le véhicule ne démarre pas. Le gérant rabat la cabine du véhicule qui se trouve alors à moins d'un mètre du mur. Au moyen d'un tournevis, il serait intervenu sur le démarreur. Il s'ensuit un démarrage intempestif du moteur. Une vitesse était enclenchée. De ce fait, le véhicule a fait un bond en avant. Le haut de la cabine est venu heurter violemment le mur. Sous l'effet du choc, le vérin de maintien de la cabine s'est déformé entraînant la chute de la cabine sur le corps du salarié qui a eu la cage thoracique écrasée ... »

Base de données Epicéa, INRS

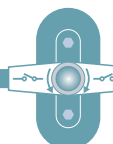
Je connais...

Les principaux dangers/risques	Les principaux dommages
<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Poids de la cabine. ⚠ Chaleur dégagée par les éléments après circulation. ⚠ Accès exigu au compartiment moteur. ⚠ Présence de corps gras. ⚠ Chute lors du nettoyage du pare-brise. 	<ul style="list-style-type: none"> ⚠ Heurt, choc à la tête. ⚠ Écrasement. ⚠ Brûlure. ⚠ Entorse, fracture.



Le saviez-vous ?

Le **chaînage automatique** est un système de chaîne montées sur un bras qui est relié à chaque roue motrice. Actionné depuis la cabine, à l'arrêt comme en conduite, il permet un déploiement rapide du bras, qui positionne les chaînes rotatives sous les roues.



Je suis acteur en prévention

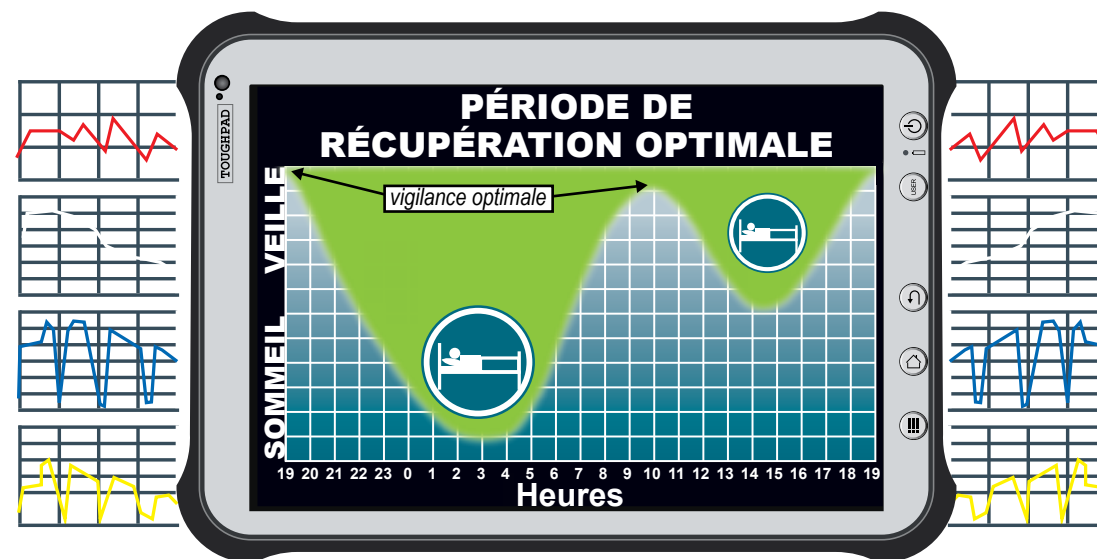
J'en parle dans l'entreprise	Je mets en œuvre les bonnes pratiques
<ul style="list-style-type: none"> Je signale, dans le respect des consignes internes à l'entreprise, toutes détériorations identifiées sur le véhicule (que j'en sois à l'origine ou pas). Nouveaux équipements et véhicules : je demande à être formé avant toute intervention. 	<ul style="list-style-type: none"> Je m'assure que toutes les énergies sont coupées et que le véhicule est bien immobilisé avant toute intervention dans le compartiment moteur. Avant de lever la cabine, je m'assure qu'il n'y a aucun danger autour ni au-dessus de la cabine ni dans la cabine. Je bascule la cabine jusqu'en bout de course conformément aux consignes du manuel constructeur du véhicule. J'utilise les moyens techniques prévus pour nettoyer le pare brise en privilégiant le nettoyage depuis le sol. Je porte les équipements de protection individuelle.






Restez vigilant au volant...

la place du sommeil et de l'alimentation

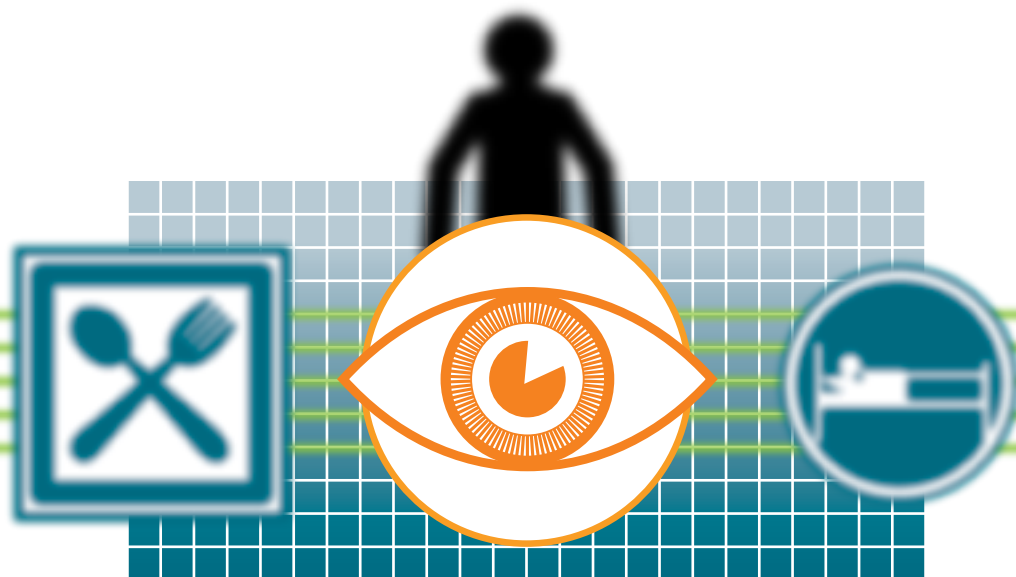
Notre horloge biologique est influencée par des facteurs externes : les **donneurs de temps**, en particulier l'**alternance veille/sommeil** et les **prises alimentaires**.



Pour savoir si ces facteurs influencent le niveau de vigilance en phase de conduite, il est important de :

-  connaître ses besoins de sommeil en comprenant le fonctionnement du sommeil : **quel dormeur suis-je ? Comment fonctionne le sommeil ?**
-  de faire la différence entre la fatigue et la somnolence pour identifier si on cumule un manque de sommeil pouvant entraîner une dette de sommeil : **Suis-je sujet à la somnolence ? Ai-je une dette de sommeil ?**
-  identifier nos habitudes alimentaires, en ayant connaissance des repères nutritionnels : **mes habitudes alimentaires et les recommandations nutritionnelles**

Des repères pour les salariés en travail de nuit et en travail postés



Restez vigilant au volant...



Quel dormeur suis-je ?

Calculez le total de vos points pour avoir une estimation de la durée de votre sommeil

1°. Pensez-vous avoir le sommeil très léger ou très lourd ?

- Très léger (vous pouvez vous réveiller facilement) (1 point)
- Pas d'opinion (2 points)
- Très lourd (quand vous dormez, vous n'entendez rien) (3 points)

2°. Que disait-on de vous à l'âge où vous étiez un nourrisson ?

- Vous ne dormiez "jamais", ou très peu (1 point)
- Pas de souvenir (2 points)
- Vous avez "fait" vos nuits très tôt (3 points)

3°. À l'école maternelle, on fait faire la sieste à tous les enfants. Essayez de vous rappeler si :

- Vous étiez pénalisé(e) de ne pas parvenir à dormir (1 point)
- Pas de souvenir (2 points)
- Vous aimiez bien dormir (3 points)

4°. Lorsque vous étiez enfant (6/10 ans), vous rappelez-vous si ?

- Vous mettiez souvent longtemps à vous endormir ? (1 point)
- Vous dormiez assez facilement ? (2 points)
- Vous aimiez parfois faire la sieste durant les vacances (3 points)

5°. Lorsque vous étiez adolescent(e), vous rappelez-vous si ?

- Vous n'aviez pas toujours besoin d'un réveil-matin (1 point)
- Vous faisiez la grasse matinée ou la sieste le dimanche (2 points)
- Vous dormiez souvent davantage que les autres (3 points)

Score de 5 à 9 points : plutôt un petit dormeur

Ce qui vous permet, après une nuit de 6 heures environ, parfois moins, de vous sentir reposé(e). Vous disposez ainsi d'un supplément d'heures à consacrer aux activités que vous aimez. Des «petits dormeurs» qui s'ignorent. Il suffit de juger de la forme du lendemain. Une journée de qualité est la preuve d'un sommeil suffisant.

Score de 10 : plutôt un moyen dormeur

Vos nuits oscillent autour de la moyenne nationale qui est entre 7 et 8 heures. Vous êtes un «moyen dormeur». C'est sur cette durée qu'avaient été établies les 8 heures de travail...

Score de 11 à 15 : plutôt un gros dormeur

Il vous faut parfois 9 h, parfois jusqu'à 12 h, pour vous sentir en bonne forme, vous êtes un «gros dormeur !» Le sommeil vous apparaît comme un vrai plaisir et votre lit est un endroit que vous affectionnez. Comme vous souffrez probablement d'un manque pendant la semaine de travail, vous vous «rattrapez» lors des week-ends et des vacances.

Pour aller plus loin et mieux connaître votre sommeil :

Test de typologie du sommeil, Test de vespéralité (site internet : Sommeil et Médecine Générale)

Questionnaire de typologie circadienne de Horne et Ostberg, du soir ou du matin ? (site internet : Réseau Morphée).

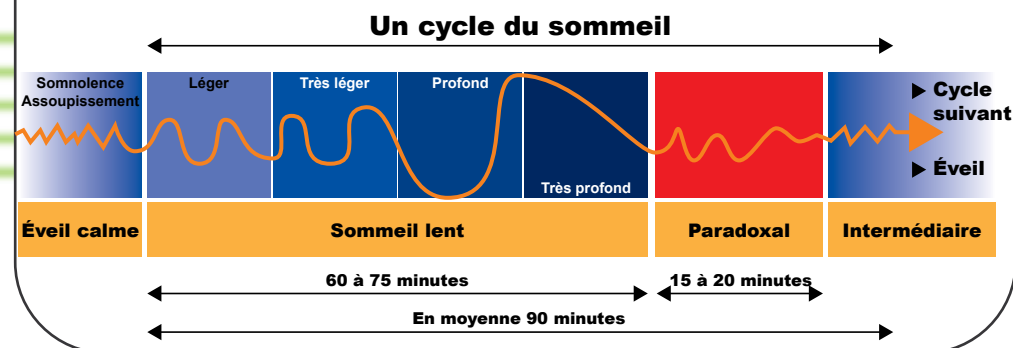
Restez vigilant au volant...

Comment fonctionne le sommeil ?



Au-delà de la durée de sommeil, la qualité du sommeil a aussi son importance. Le sommeil est constitué d'une succession de cycles, qui s'enchaînent tout au long de la nuit. Se réveiller en plein milieu d'un cycle agit sur la qualité du sommeil.

Chaque cycle du sommeil, dure en moyenne 90 minutes. La durée moyenne de sommeil étant d'environ 7 h 30, chaque nuit se compose de 5 cycles environ. Voici comment se décompose un cycle du sommeil :



C'est durant la phase de sommeil lent que le sommeil est dit récupérateur de la fatigue physique. Le sommeil lent profond permet lui :

- l'apprentissage,
- la mémorisation (stockage et organisation de nouvelles connaissances),
- la croissance et la cicatrisation (l'hormone de croissance est sécrétée pendant le sommeil profond, elle est responsable de la synthèse des protéines et participe au renouvellement cellulaire, à l'entretien des muscles, des tissus et des os). **Durant le sommeil paradoxal, on récupère de la fatigue nerveuse en rêvant.**

Notre cerveau fonctionne différemment, de manière à être totalement disponible le lendemain matin. Les cauchemars sont désagréables, mais utiles : ils permettent à nos angoisses d'être traitées et réglées. Et nous pouvons repartir le lendemain avec moins de stress. Quel que soit votre besoin de sommeil, une journée de qualité sans baisse de vigilance anormale est la preuve d'un sommeil suffisant. **La durée de sommeil peut être inférieure ou supérieure à 7 h 30.**

Extrait du guide « Gérer au mieux notre santé quand nos horaires nous décalent » CARSAT Bretagne

Restez vigilant au volant...

Suis-je sujet à la somnolence ?

Échelle d'évaluation de la somnolence d'Epworth

«*A new method for measuring day time sleepiness : the Epworth Sleepiness Scale. Sleep*»
Johns MW (Sleep 1991 ; 14 ; 540-5)

Vous arrive-t-il de somnoler ou de vous endormir dans les situations suivantes ? (même si vous ne vous êtes pas trouvé récemment dans l'une de ces situations, essayez d'imaginer comment vous réagiriez et quelles seraient vos chances d'assoupissement).

Pour chacune de ces situations (dans la journée) :

notez 0 = si c'est exclu. «il ne m'arrive jamais de somnoler» : aucune chance,
notez 1 = si ce n'est pas impossible. «il y a un petit risque» faible chance,
notez 2 = si c'est probable. «il pourrait m'arriver de somnoler» : chance moyenne,
notez 3 = si c'est systématique. «je somnolerais à chaque fois» : forte chance.

Assis en train de lire (journal, cours, BD ...)	0 1 2 3
Devant la télévision ou au cinéma	0 1 2 3
Assis inactif dans un lieu public (salle d'attente, théâtre, cours, congrès ...)	0 1 2 3
Passager, depuis au moins une heure sans interruptions, d'une voiture ou d'un transport en commun (train, bus, avion, métro ...)	0 1 2 3
Allongé pour une sieste, lorsque les circonstances le permettent	0 1 2 3
En position assise au cours d'une conversation (ou au téléphone) avec un proche	0 1 2 3
Tranquillement assis à table à la fin d'un repas sans alcool	0 1 2 3
Au volant d'une voiture immobilisée depuis quelques minutes dans un embouteillage	0 1 2 3

Date du test : _____

Date de naissance : _____

Total :
(de 0 à 24)

Si le total est supérieur à 12 (sur 24), vous souffrez peut-être de somnolence diurne excessive. Parlez-en à votre médecin pour identifier les causes et les conséquences de cette somnolence.

Extrait du guide « Gérer au mieux notre Santé quand nos horaires nous décalent » CARSAT Bretagne

La différence entre la fatigue et la somnolence

La fatigue est la conséquence d'une longue période ininterrompue d'activité ou d'un effort soutenu. Elle provoque une sensation d'affaiblissement physique ou psychique qui impose la mise au repos.

La somnolence est le fait que l'on puisse s'endormir de façon plus ou moins irrésistible si l'on est pas stimulé. Ce sentiment est très distinct de la sensation de fatigue. Les signes de somnolence au volant ou au travail : concentration difficile, raideur de la nuque et tête lourde, picotements des yeux, sensations de paupières lourdes, bâillements.

La somnolence peut être la conséquence d'un ou plusieurs éléments suivants :

- temps de sommeil restreint
- temps d'éveil prolongé
- éveil de 2 h - 4 h et 13 h - 14 h (période de baisse de vigilance)
- prise de substances dites « psycho actives » qui agissent sur notre cerveau et notre comportement
- d'une maladie du sommeil.



Mes habitudes alimentaires ?

1

Pour une journée de travail, indiquez ci-dessous tout ce que vous avez consommé (aliments et boissons, grignotage ...).

(jour de travail choisi)
Ce que j'ai mangé :
 





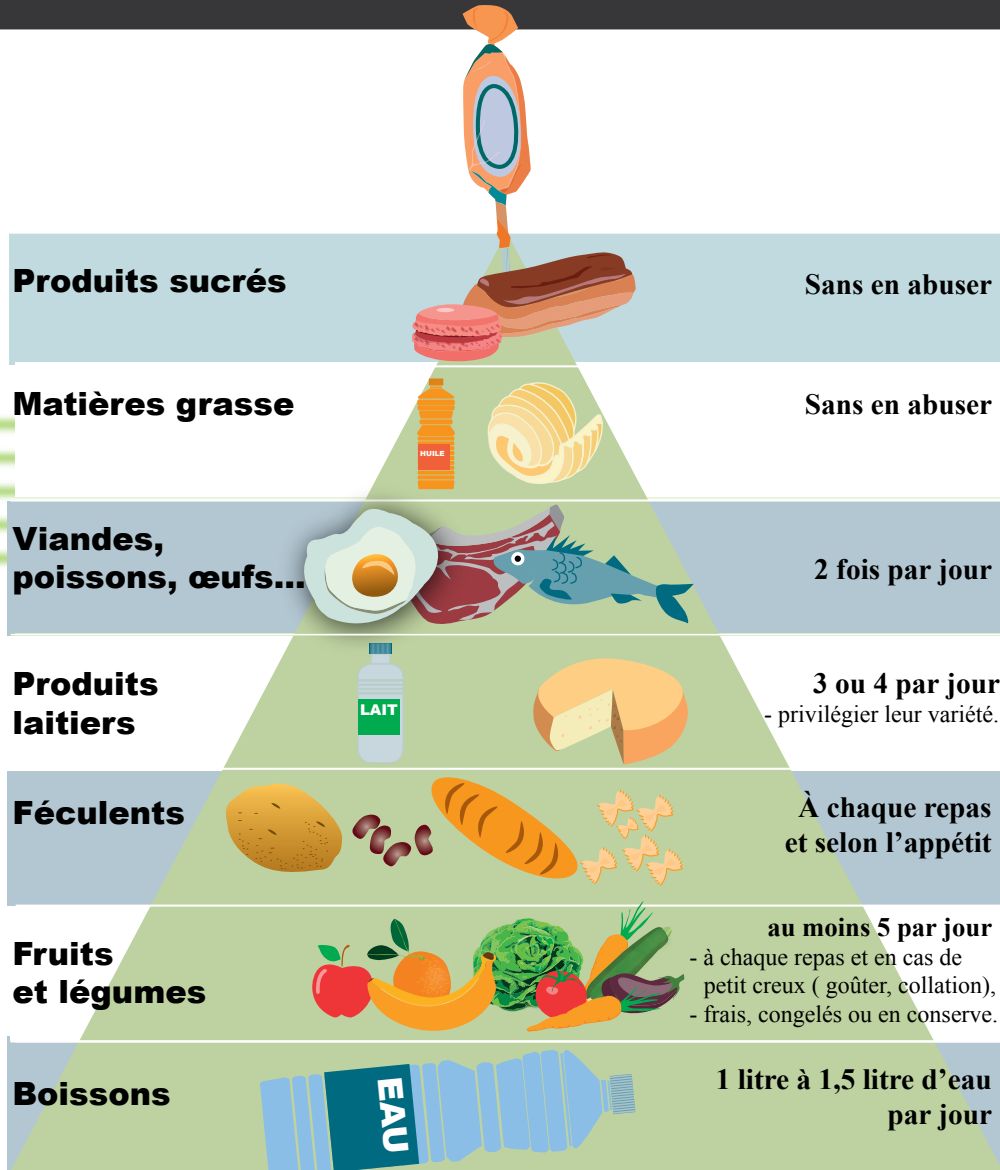

2

Pour auto évaluer mon équilibre alimentaire, je me pose la question suivante : «à quel groupe appartient chaque aliment consommé et combien de part(s) en ai-je mangée(s) ?». Inscrivez tout cela dans le tableau qui suit et comparer avec les recommandations.

Ce que je mange groupe par groupe, en nombre de part.	Les recommandations du Programme national nutrition santé	Le nombre de parts qu'il me manque pour me rapprocher des recommandations.
	Fruits et légumes au moins 5 par jour	
	Pains, céréales, pommes de terre et légumes secs à chaque repas et selon l'appétit.	
	Lait et produits laitiers (yaourts, fromages) 3 fois par jour	
	Viandes et volailles, produits de la pêche et œufs ... 1 à 2 fois par jour	
	Matières grasses ajoutées limiter la consommation	
	Produits sucrés limiter la consommation.	

Réf : site manger bouger - <http://www.mangerbouger.fr/Les-9-reperes/Les-9-reperes-a-la-loupe>

Les recommandations nutritionnelles



Manger est un élément contribuant (ou pas) à notre santé, surtout si l'on est amené à travailler en rythmes décalés. Pour équilibrer son alimentation, il est recommandé de manger chaque groupe alimentaire dans les proportions indiquées ci-contre, mais parfois à des horaires différents

1 portion, c'est par exemple :

Viandes, poissons, œufs...

- = 100 à 150 g de poisson
- = 500 g de moules
- = 2 œufs
- = 2 tranches de jambon blanc préemballées.

Produits laitiers

- = 30 g de fromage
- = 100 g de fromage blanc
- = 1 yaourt ordinaire
- = 1 verre de lait 1/2 écrémé (150 ml).

Fruits & légumes

- = 1 fruit moyen (1 pomme, 1 poire, 1 orange, 1 pêche)
- = 2 petits fruits (kiwis, clémentines...)
- = 1 coupelle de fruits
- = 4 tranches d'ananas en boîte
- = 1/2 pampleousse
- = 1 verre de pur jus de fruits (150 ml)
- = 1 compote
- = 1/2 assiette de légumes cuits
- = 1 petite assiette de crudités
- = 1 assiette à soupe de potage.

Féculents

- = 1/4 de baguette
- = 4 biscottes
- = 3 tranches de pain de mie
- = 40 g de céréales
- = 3 petites pommes de terre de la taille d'un œuf
- = 5 cuillères à soupe de riz, pâtes, semoule
- = 7 cuillères à soupe de maïs, légumes secs

Restez vigilant au volant...

Des repères pour les salariés en travail posté et de nuit



Quels troubles liés au travail posté ou de nuit ?

Un temps de sommeil plus court que ceux qui travaillent régulièrement de jour (en moyenne 1 à 2 heures de sommeil de moins par 24 heures).

Une somnolence plus importante au cours de la journée augmentant le risque d'accidents de la circulation et d'accidents de travail.

Les troubles du sommeil sont parfois aussi associés à un état dépressif ou d'anxiété.

Le travail posté et/ou de nuit est un facteur de risque probable pour le cancer du sein chez la femme (ne justifiant pas de dépistage spécifique par rapport au dépistage organisé du cancer du sein), de prise de poids, d'hypertension artérielle, de troubles digestifs.

Adopter un certain nombre de règles de vie et de prévention aide à mieux faire face au travail posté ou de nuit.

Prendre soin de votre sommeil

Respecter des horaires réguliers de coucher et de lever autant que possible au cours de votre semaine de travail.

Bien isoler votre chambre de la lumière extérieure si vous dormez en cours de journée.

Limiter le bruit pendant le sommeil : prévenir votre entourage quand vous dormez pour éviter les réveils intempestifs.

Si vous êtes en poste du matin ou de nuit, la sieste est utile pour lutter contre la dette de sommeil et compléter votre temps de sommeil sur 24 heures.

Ne pas recourir à des médicaments hypnotiques pour faciliter le sommeil.

Se méfier de la somnolence

Être particulièrement vigilant (...) lors du trajet de retour après un poste de nuit. Ne pas hésiter alors à s'arrêter pour dormir 15-20 minutes (utiliser un réveil pour se réveiller).

Si possible, faire une sieste courte (moins de 30 minutes) lors des pauses pendant le travail, dans un endroit calme et sûr.

Éviter de conduire si votre médecin vous a prescrit des médicaments qui favorisent la somnolence (voir pictogrammes présents sur leurs boîtes).

Ne pas recourir à des médicaments psychostimulants pour maintenir la vigilance.

Adapter au mieux votre mode de vie : alimentation et activité physique

Prendre 3 repas variés et équilibrés par jour, si possible à des horaires réguliers.

Faire une collation légère en cas de poste du matin ou de poste de nuit.

Ne pas sauter de repas et limiter le grignotage.

Éviter une consommation excessive d'excitants (café, thé, colas, boissons énergétiques), surtout lors des 5 dernières heures de travail, afin de ne pas perturber le sommeil à venir.

Pratiquer une activité physique régulière.

Parlez-en avec votre médecin du travail et votre traitant !

Source : Extrait de la brochure d'information de la Haute Autorité de Santé, Mai 2012

Un vrai sujet de préoccupation de sécurité routière

Le conduite réclame 100% de l'attention du conducteur mais il existe de nombreuses sources de distraction au volant : téléphoner, manipuler des systèmes d'informatique embarqués, lire ou envoyer des sms, regarder une vidéo, ... autant d'activités annexes qui détournent l'attention du conducteur et démultiplient les risques d'accidents.

Selon vous :

Téléphoner au volant est permis avec un kit mains libres (oreillette)

Vrai Faux

Une conversation téléphonique au volant et parler avec un passager engendrent les mêmes risques

Vrai Faux

Téléphoner au volant provoque une diminution des contrôles dans les rétroviseurs et les angles morts

Vrai Faux

Téléphoner avec un kit main libre intégré au véhicule est presque aussi dangereux que téléphoner sans

Vrai Faux

Rédiger un SMS en conduisant génère les mêmes risques qu'une conversation téléphonique au volant

Vrai Faux



Réponses

F - Depuis le 1er juillet 2015, interdiction de porter tout dispositif susceptible d'émettre du son à l'oreille en conduisant

F - Le passager avec qui vous parlez est dans le véhicule et adapte son comportement aux événements (par ex il cesse de parler quand survient une difficulté), ce qu'un interlocuteur au téléphone ne peut pas faire ; le correspondant n'est pas sensé savoir que vous conduisez et ne partage pas les contraintes de circulation !

V - L'attention du conducteur est détournée et cela se manifeste notamment par un moindre contrôle dans les rétros et les angles morts

V - Ce n'est pas tant le fait de tenir le téléphone en main qui est dangereux, c'est la distraction causée par la conversation qui nous emmène « ailleurs » que sur la route

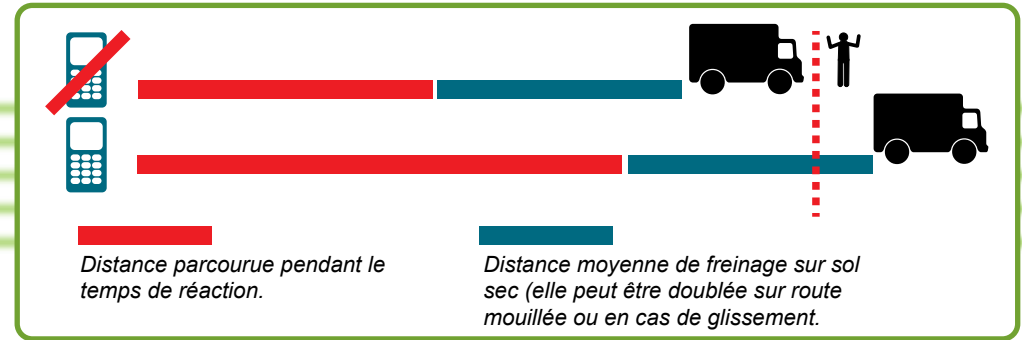
F - Envoyer ou recevoir un SMS nécessite de quitter la route des yeux pendant environ 5 seconde. Ecrire un message en conduisant multiplie par 23 le risque d'accident ; téléphoner en conduisant multiplie par 3 ce risque.

Distracteurs au volant

Téléphone et conduite : les bonnes pratiques



L'usage du téléphone au volant est devenu une pratique banale mais qui reste toujours aussi dangereuse. Seuls 51 % des conducteurs estiment que le téléphone constitue un véritable danger, il est pourtant responsable d'1 accident corporel sur 10. Il a par ailleurs été prouvé que le conducteur enregistre entre 30 et 50 % d'informations en moins sur la route lorsqu'il est au téléphone provoquant alors un impact négatif sur la bonne exécution des tâches nécessaires à la conduite. *(source : sécurité-routière.gouv.fr)*



Ne pas être perturbé par les communications pendant la conduite :

- rester concentré sur la route, laisser la messagerie répondre ;
- éteindre ou mettre son téléphone sur mode silencieux.

S'arrêter pour communiquer en toute sécurité :

- trouver un lieu approprié et sécurisé pour soi et pour les autres (parking, aire de repos, place de stationnement...);
- sur autoroute, ne jamais utiliser les bandes d'arrêt d'urgence mais les aires aménagées ;
- même témoin d'un accident, utiliser son mobile à l'arrêt et en lieu sûr.



Prévention des Troubles Musculo Squelettiques (T.M.S.)

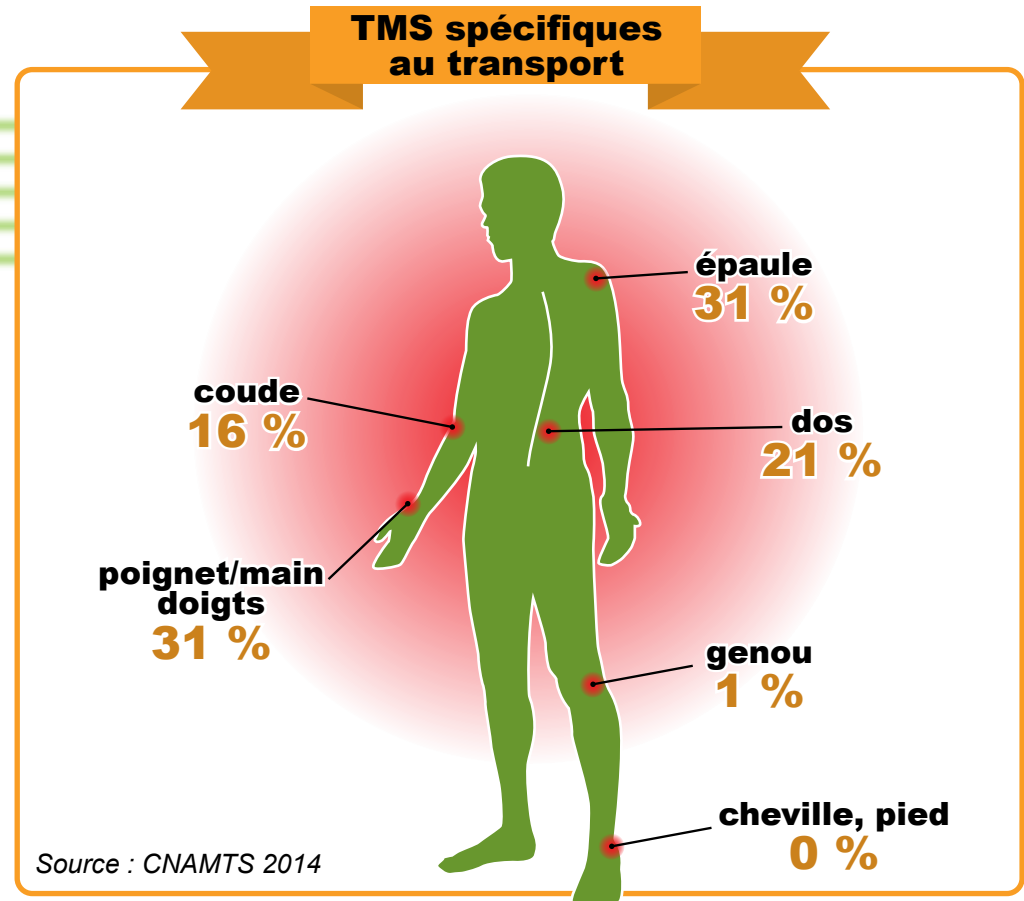
Êtes-vous gêné pour ...

	Non	Oui, un peu	Oui, beaucoup	Je n'y arrive plus/je ne le fais plus
Rester debout ?				
Rester assis ?				
Marcher ?				
Soulever et porter une charge ?				
Dormir ?				
Faire votre toilette ou vous habiller ?				
Soulever et porter une charge ?				
Les trajets en voiture ?				
Votre vie sexuelle ?				
Votre vie sociale (travail, loisirs, etc.) ?				

Source : INPES « Mal de dos : Pour faire le point »

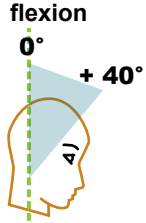
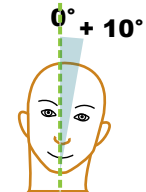
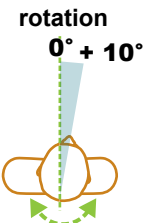
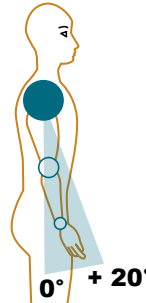
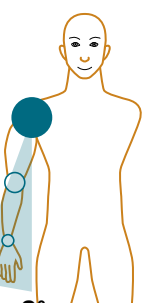
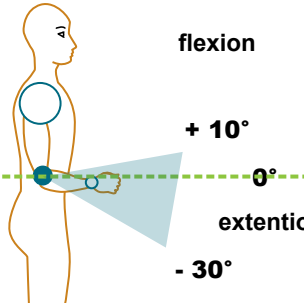
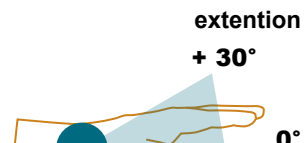
Votre mal de dos vous gêne-t-il dans la vie quotidienne ?

Le test suivant va vous aider à faire le point sur les répercussions de votre mal de dos dans la vie de tous les jours. Cela peut être une base pour communiquer avec votre médecin traitant ou votre médecin du travail. Ce test vous permet également de faire le point sur l'évolution des conséquences de votre mal de dos sur vos activités quotidiennes.



Prévention des Troubles Musculo Squelettiques (T.M.S.)

Amplitudes articulaires de confort

COU (tête/tronc)	ÉPAULE (bras/tronc)	COUDE (avant-bras/bras)
<p>flexion 0° + 40°</p>  <p>plan sagittal</p> <p>flexion latérale 0° + 10°</p>  <p>plan frontal</p> <p>rotation 0° + 10°</p>  <p>plan transversal</p>	<p>antépulsion</p>  <p>plan sagittal</p> <p>abduction</p>  <p>plan frontal</p>	<p>flexion + 10°</p>  <p>plan sagittal</p> <p>extension - 30°</p> <p>POIGNET (main/avant-bras)</p> <p>extension + 30°</p>  <p>plan sagittal</p> <p>flexion - 10°</p>



Le saviez-vous ?

Que l'on ait mal au dos ou non, il n'est jamais trop tard pour prendre de bonnes mesures dans la vie quotidienne.

On peut :

- ▶ aménager sa maison, son poste de travail ou sa voiture pour faciliter les mouvements et favoriser les bonnes positions : même des aménagements simples, comme caler son dos quand on conduit, sont utiles.
- ▶ assouplir et muscler son dos, entretenir une bonne mobilité du corps, en pratiquant des activités physiques d'endurance adaptées à ses possibilités (marche à pied, vélo, natation) ;
- ▶ apprendre à mieux utiliser son corps pour soulager le dos, par exemple en prenant l'habitude de faire travailler davantage ses jambes et son bassin ;

Évidemment il s'agit de changer certaines de ses habitudes. Ce n'est pas facile. On a parfois le sentiment que ce n'est pas possible. Parce qu'on n'a pas le temps de faire attention à ses gestes ou de faire des exercices, ou qu'on n'a pas les moyens matériels de changer ses conditions de travail ou son équipement à la maison. Effectivement, il y a sans doute des choses que l'on a envie de faire et que l'on peut faire, et d'autres pas. Il s'agit d'y réfléchir, et d'en parler librement avec votre médecin.



Que faire pour éviter les T.M.S. ?

Pour prévenir les risques de Troubles Musculo Squelettiques dans l'entreprise, il faut que les acteurs concernés s'organisent pour travailler ensemble (chefs d'entreprise et salariés). Retrouvez la démarche de prévention à engager sur le site tmspros.fr

Face à ces situations, j'adopte le comportement suivant :

Lorsque je fais un effort physique :

- ▶ je garde le dos droit,
- ▶ je place mes pieds de part et d'autre de la charge pour l'équilibre,
- ▶ je fléchis les jambes pour prendre une charge, elles sont beaucoup plus puissantes que mes bras,
- ▶ je porte la charge au plus près du corps, de ce fait, elle est moins lourde.

Lorsque je suis au poste de conduite :

- ▶ je m'informe sur les différentes possibilités de réglage du siège et je les utilise (en effet, tout le monde ne fait pas la même taille, le même poids et n'a pas la même morphologie),
- ▶ je règle le volant,
- ▶ si mon siège est inadapté ou usagé, je le signale afin qu'on me le remplace.

Les bonnes postures



Mauvaise position



Bonne position

Les bonnes postures



Mauvaise position



Bonne position

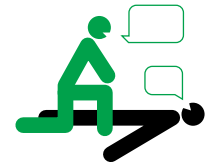
Principes élémentaires de secourisme



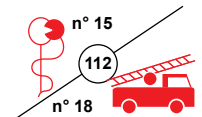
Protéger la ou les victime(s) ainsi que les témoins afin d'éviter l'aggravation de la situation en cours.



Examiner la ou les victime(s) afin de pouvoir transmettre un maximum d'éléments au secours.



Alerter (ou faire alerter) les secours afin qu'ils puissent venir dans les plus brefs délais et prendre en charge la victime.



Secourir la ou les victime(s), en fonction de mes compétences, afin d'éviter l'aggravation de l'état et faciliter la prise en charge par les secours.



Édité par l'AFT : 82 rue Cardinet - 75017 Paris
www.aft-dev.com
mars 2017

ISBN 978-2-90-112503-7



9 782901 125037