

A photograph of two mechanics in a garage. One mechanic is older with glasses, and the other is younger. They are both smiling and looking at a car's headlight assembly. The car is silver and has its hood open. The background shows a typical garage environment with tools and equipment.

La réparation automobile

© Gaël Kerbaol/INRS

■ DOSSIER RÉALISÉ
par Katia Delaval,
avec Grégory Brasseur
et Céline Ravallec.

16 Un programme, une multitude d'outils

19 Les services de santé au travail se mobilisent

20 Pour une efficacité sur mesure

22 Un garage à la hauteur

24 Les risques professionnels sur une voie de garage

26 La réparation taille XXL

28 Un travail au long cours

LA BRANCHE de la réparation automobile est constituée essentiellement de petits garages, sans spécialiste en interne de la prévention. Les chefs d'entreprise ont donc besoin d'outils simples pour lutter contre les quatre risques majeurs du secteur : le risque chimique, les troubles musculosquelettiques, les chutes de hauteur et celles de plain-pied. De tels outils sont aujourd'hui disponibles pour les épauler dans cette démarche.

Un programme, une multitude d'outils

Un secteur de TPE (très petites entreprises). La première caractéristique de l'activité de réparation automobile (qui inclut les poids lourds) réside dans son architecture : 90% de ses quelque 140 000 mécaniciens et carrossiers travaillent dans des structures de moins de 20 salariés¹. Et c'est donc au sein de ces TPE que se concentrent les accidents du travail et les maladies professionnelles. Si la sinistralité y est en baisse ces dernières années, l'indice de fréquence des accidents du travail y reste au-dessus de la moyenne de l'ensemble des secteurs.

Présence de nombreuses substances dangereuses, postures contraignantes, sols encombrés, rendus glissants par des dépôts d'huile, fosses... sont autant de dangers potentiels auxquels sont exposés les salariés des ateliers. Quatre risques professionnels principaux ont été identifiés dans la profession par l'Assurance maladie-risques professionnels :



© Gaël Kerbaol/INRS

le risque chimique, les troubles musculosquelettiques, les chutes de hauteur et les chutes de plain-pied. Pour diminuer de manière significative le nombre d'accidents du travail et les maladies professionnelles, les actions de prévention doivent s'orienter vers les dirigeants de ces petites

entreprises. Cette spécificité structurelle explique en partie la raison pour laquelle la réparation automobile est l'un des secteurs ciblés en priorité par la CnamTS. En effet, afin de tester de nouveaux modes d'action de prévention dans les très petites entreprises (TPE)², la Caisse nationale

DES OUTILS D'AIDE À LA PRÉVENTION DANS LES GARAGES

■ **MAVimplant** est un outil destiné à aider les chefs d'entreprise à concevoir ou aménager un nouvel atelier en intégrant la prévention des risques professionnels dans leur projet.

Développée par l'INRS, sa déclinaison au secteur de la réparation automobile a impliqué le CNPA, la FFC et la FNAA.

■ **OIRA** est un outil d'aide à l'élaboration du document unique. Le logiciel a été créé par l'Osha, l'agence européenne pour la santé et la sécurité au travail. L'application garage a été développée par l'INRS, en association avec des Carsat, le CNPA, la FNAA et la FFC.

■ **Les fiches de poste** ont été initiées en Bretagne dans le cadre d'une convention entre la Carsat, la Direccte et le CNPA, sur le risque chimique (véhicules légers et poids lourds). La collection des fiches de postes a été complétée par la suite avec l'aide de la FNAA sur le risque mécanique lié aux équipements. Au total, 39 fiches sont disponibles pour les véhicules légers et 36 pour les poids lourds.

■ **Une seule adresse** pour retrouver tous ces outils : www.inrs.fr/garages.

a pointé quatre secteurs dont l'activité garages. Il s'agit d'y déployer des opérations coordonnées selon une approche par métier, en partenariat notamment avec les organisations professionnelles (OP).

Le programme propre à l'activité réparation automobile, appelé « TPE garages », a pour objectif de développer une offre globale auprès de l'ensemble des chefs d'entreprise. Et ce, afin de les mobiliser sur les enjeux de la prévention, les aider à mieux identifier les situations à risque et leur proposer des actions (bonnes pratiques organisationnelles, choix d'équipements adaptés, préconisations aux postes de travail, etc.) favorisant la prévention autour des quatre risques majeurs.

Un arsenal d'outils

« Les TPE se définissent ici comme des entreprises de moins de 20 salariés; au-delà, l'organisation du travail change ainsi que la tarification des accidents. Le taux de cotisation AT-MP est commun aux TPE d'une même activité professionnelle et, pour l'orienter à la baisse, il faut développer une stratégie d'actions à grande échelle s'appuyant sur le réseau Assurance maladie-risques professionnels et des partenaires bien identifiés dans ce secteur », précise Patrick Laine, responsable de la mission TPE-PME à l'INRS. Le programme concerne aussi bien les établissements de réparation des véhicules légers et utilitaires que les garages de poids lourds, ces derniers présentant une fréquence d'accidents de travail deux fois plus élevée³.

Dans un premier temps, il a été nécessaire de développer, à partir d'applications généralistes,

des outils adaptés à la profession, en tenant compte des spécificités de ses diverses activités – réparation mécanique et réparation carrosserie – et en distinguant la réparation des poids lourds de celle des véhicules légers. C'est par exemple le cas d'OiRA et de MAVImplant, dont les déclinaisons sont le fruit d'un travail conjoint entre l'INRS et tout ou partie des principales OP du secteur: Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), Fédération nationale de l'artisanat automobile (FNAA) et Fédération française de carrosserie (FFC) (lire l'encadré « Des outils d'aide à la prévention dans les garages » page précédente). « Nous avons eu de très bons retours des trois TPE qui ont testé le logiciel OiRA de formalisation du document unique: il était jugé simple et intuitif », rapporte Estelle Boucly, chargée de mission Hygiène, sécurité et environnement à la FNAA.

Concrètement, toutes les Caisses régionales ont informé les chefs d'établissement de l'existence d'un espace web dédié aux garages sur le site de l'INRS (www.inrs.fr/garages). Celui-ci leur permet notamment d'accéder aux outils, gratuits, qui leur sont destinés. Les dirigeants ont également reçu un dépliant les mobilisant sur les enjeux économiques et humains de la prévention et les principaux risques dans leur profession. L'ensemble de ces documents a été rédigé en partenariat avec les OP. En tout, les 40000 garages nationaux de moins de 20 salariés l'ont reçu en 2015.

D'autres outils sont nés d'initiatives régionales, toujours en collaboration avec les principales



© Gaël Kerbaol/INRS

Le risque chimique, les troubles musculosquelettiques, les chutes de hauteur et les chutes de plain-pied sont les quatre principaux risques professionnels identifiés dans la profession par l'Assurance maladie-risques professionnels.

OP du secteur. Certaines caisses avaient déjà mis en place des actions avant le démarrage du programme TPE garages, et ces outils sont aujourd'hui déployés au niveau national: par exemple, la « mallette gants » (lire l'encadré ci-dessous) développée par la Carsat Nord-Est, ou la création de fiches de poste sur le risque chimique par le CNPA et la Carsat Bretagne. « Créées à l'initiative d'un de nos salariés du département hygiène et sécurité, ces fiches se sont inscrites dans la continuité des actions engagées avec le réseau de prévention des risques professionnels », précise Marie-Ange Japiot, responsable nationale en santé et sécurité au CNPA. Il est prévu que, au cours de l'année 2016, l'ensemble des caisses régionales présente aux services de santé au travail de leur territoire ces deux réalisations.

Un déploiement porté par le réseau et les OP

Un autre dispositif à destination des garages est actuelle-

REPÈRES

■ 42: c'est l'indice de fréquence des accidents de travail dans le secteur de la réparation et de l'entretien des véhicules légers et des poids lourds. Source: CnamTS 2014.

UNE MALLETTE POUR PROMOUVOIR L'UTILISATION DES GANTS

La « mallette gants » est un outil pédagogique qui s'inscrit dans la démarche de prévention et de sensibilisation aux risques spécifiques des garages. Destinée au chef d'entreprise, elle a pour objectifs de le sensibiliser à la nécessité de faire porter des gants à ses salariés, de l'accompagner dans sa démarche de prévention des risques chimiques et, au final, d'inciter les salariés au port de gants (mécaniciens – y compris en service rapide –, carrossiers, peintres et préparateurs). Elle contient quatre types de gants et des indications sur leurs spécificités d'utilisation, afin que les gants utilisés soient effectivement protecteurs. Elle comporte également des documents d'information du Réseau prévention traitant des risques rencontrés dans les garages. Ce dispositif a été lancé par la Carsat Nord-Est et testé sur 80 établissements de la région.

EN SAVOIR PLUS

■ *Garages automobiles et poids lourds*. ED 6198, INRS.

■ *Réparation et entretien des véhicules automobiles*. ED 755, INRS.

À télécharger sur www.inrs.fr.

ment développé par le réseau de prévention, les académies de Rennes et Nancy et les OP: il s'agit de Synergie Réparation automobile. Il cible une population particulièrement vulnérable aux risques professionnels: les nouveaux embauchés. Ce dispositif pédagogique visant à la maîtrise des risques professionnels est basé sur l'observation et l'analyse de situations de travail en entreprise. Il se décline en un outil pour les jeunes préparant un diplôme de l'Éducation nationale (lycées professionnels et centres de formation d'apprentis), « Synergie pédagogie », et un pour le tuteur qui accueille un nouveau salarié, « Synergie accueil ». Il devrait être disponible pour la prochaine rentrée scolaire. Chaque année, 53000 personnes sont formées à la réparation automobile dans ces filières.

Une autre action expérimentale

“ 90% des mécaniciens et carrossiers de la réparation automobile exercent dans des structures de moins de 20 salariés. ”

Les dirigeants des 40000 garages nationaux de moins de 20 salariés ont reçu un dépliant les mobilisant sur les enjeux économiques et humains de la prévention et les principaux risques dans leur profession.

est menée spécifiquement par six caisses régionales (Bretagne, Centre, Ile-de-France, Nord-Est, Normandie et La Réunion). « Cette action de terrain vise à mobiliser sur la prévention les chefs d'entreprise des petites structures, essentiellement les moins de 10 salariés, explique Antoine de Lipowski, ingénieur-conseil à la Carsat Bretagne et pilote de l'action TPE garages. Elle vient en appui du travail habituellement réalisé par les Carsat, nos

propres effectifs ne pouvant pas à eux seuls atteindre un si grand nombre d'entreprises, vu notre implication sur d'autres programmes. Il s'agit d'envoyer à leur rencontre des chargés de mission en prévention, en sachant que sur le thème de la prévention, les chefs d'entreprise souhaitent généralement être épaulés par une personne pour agir (NDLR: lire également l'encadré ci-dessous). »

Une convention de partenariat signée entre la CnamTS, l'INRS, le CNPA et la FNAA fixe les objectifs et la mise en œuvre de l'expérimentation. « L'accompagnement des professionnels, à qui est présenté un ensemble d'outils pratiques, est le point fort de ce programme », estime Marie-Ange Japiot. « Après quelques mois d'expérimentation, les chargés de mission nous ont affirmé que les outils, et notamment OIRA, étaient très bien accueillis dans les entreprises », note Estelle Boucly. Ce dispositif a en effet débuté en janvier 2016 et devrait s'achever fin 2017, avec pour objectif de suivre entre 3000 et 4000 garages (au moins deux visites par garage). « Il pourra toutefois être reconduit, et même transposé à d'autres secteurs si son évaluation est positive », précise le pilote de l'action. Il sera en effet évalué, comme l'ensemble des actions à destination des TPE. ■

1. Sur les 42000 établissements que compte la profession, 40000 sont des TPE de moins de 20 salariés.

2. Les trois autres secteurs sont: les maçons, le transport routier de marchandises et la restauration traditionnelle.

3. Sont exclus de ce programme et de ce dossier les centres de contrôle technique.

K. D.



© Gaël Kerbaol/INRS

INTERVIEW

ANTOINE DE LIPOWSKI, ingénieur-conseil à la Carsat Bretagne et pilote du projet TPE garages

« Dix équivalents temps-plein ont été recrutés sur l'ensemble des régions tests (Bretagne Centre, Ile-de-France, Nord-Est, Normandie, Réunion) en tant que chargés de mission. Le chargé de mission n'a pas le pouvoir d'exercice d'un contrôleur de sécurité, mais il est formé par la Carsat pour être en mesure d'effectuer un premier diagnostic au sein d'un garage et montrer au chef d'établissement les voies d'amélioration possibles, en proposant les outils de prévention que nous avons co-construits avec les OP afin d'étendre leur usage.

Outre le déploiement de l'outil OIRA et des fiches de postes, ils font aussi la promotion d'équipements visant à diminuer ou supprimer des risques prioritaires et dont l'acquisition peut être aidée financièrement par les Caisses régionales via des programmes d'aides financières simplifiées ou de contrats de prévention. Ces postes sont cofinancés par la CnamTS d'une part et le CNPA et la FNAA d'autre part. »

Les services de santé au travail se mobilisent

LA MULTIPLICITÉ des produits utilisés dans les garages peut rendre difficile l'évaluation du risque chimique. Plusieurs services de santé au travail ont mutualisé leurs connaissances dans une base de données afin de proposer des substitutions.

Travail & Sécurité. « SSTI mobilisés » est une base de données de produits chimiques utilisés dans les garages, créée conjointement par des services de santé au travail interentreprises (SSTI) de plusieurs régions. Comment ce projet a-t-il vu le jour ?

Jean-Michel Wendling, médecin du travail, SSTI ACST-Strasbourg. Nous avons constaté que les garages utilisaient en moyenne une quarantaine de produits chimiques, et jusqu'à plus d'une centaine avec les peintures. Et le référencement de ces produits change régulièrement. Les garages sont souvent de petites entreprises sans spécialiste du risque chimique, nous sommes donc fréquemment amenés à les aider dans l'évaluation de ce risque. Dans le cadre d'un groupe de travail régional inter-SSTI, au côté de la Carsat et de la Direccte, nous avons collecté auprès de fournisseurs et fabricants les fiches de données de sécurité (FDS) des produits utilisés dans les garages: 10000 entre 2007 et 2013. Ma rencontre avec Agnès Karinthe-Doyon a été le point de départ d'une collaboration destinée à créer un outil de repérage et de substitution simple et réaliste

des cancérigènes, mutagènes et reprotoxiques (CMR), à partir de ces données.

Agnès Karinthe-Doyon, chargée de projets risque chimique, SSTI AST-Grand Lyon. Nous étions en effet intéressés par le projet, car nous étions confrontés aux mêmes difficultés. En partenariat avec la Direccte Rhône-Alpes, une base de données commune a été créée à partir de 3000 des FDS fournies: nous nous sommes dans un premier temps concentrés sur les produits utilisés en mécanique et en carrosserie (hors peintures).

Comment fonctionne cet outil ?

A. K.-D. C'est un tableau Excel où les produits sont regroupés en fonction de leur utilisation – par exemple en réparation mécanique, les produits nettoyants-dégraissants pour les plaquettes de frein. Tous les risques pour la santé (CMR, sensibilisants, etc.) que présentent le mélange et les substances qui le constituent sont évalués, chacun selon un code couleur simple. D'autres éléments comme les propriétés physico-chimiques du produit sont évalués de la même façon. En le comparant aux autres produits d'utilisation comparable, il est facile de proposer des substitutions.

Aujourd'hui, cette base de données est constituée de 7100 références, et est utilisée, enrichie et actualisée par une trentaine de SSTI de six régions. Elle est gratuite et tout SSTI qui souhaiterait y contribuer peut me contacter (a.karinthe-doyon@astgrandlyon.fr). Elle a également servi à la création en 2015, en collaboration avec la Carsat Rhône-Alpes et l'INRS, de la fiche d'aide au repérage de produits cancérigènes en carrosserie¹, à partir des 4400 FDS contenues à l'époque dans notre base. Nous avons également créé un document de sensibilisation pour guider les garages dans leurs achats: il s'agit d'une liste des substances CMR, classées par utilisation, à éviter et facilement substituables. Pour les substances non ou difficilement substituables, les teneurs à ne pas dépasser sont indiquées.

J.-M. W. Il existe 300 SSTI en France, il est essentiel que nous mettions nos ressources en commun dans ce genre de projet au bénéfice de tous, car nous avons des besoins et des objectifs identiques et des moyens humains limités. ■

¹ Carrosserie (réparation), FAR 55, INRS. À consulter sur www.inrs.fr.

Propos recueillis par K. D.

INTERVIEW

ÉRIC ALLEMAND, ingénieur-conseil à la Carsat Rhône-Alpes

« Dans le cadre des actions prioritaires destinées aux professionnels de l'automobile, la Carsat Rhône-Alpes et les organisations professionnelles ont élaboré une "AFS Garage" disponible depuis le 1^{er} JUIN 2015. Elle est destinée, d'une part, à aider les entreprises dans le repérage des risques par la sensibilisation du chef d'entreprise et des salariés, d'autre part, à accompagner le tuteur lors de l'arrivée d'un nouveau. Elle permet également de réduire les risques liés aux manutentions, aux agents chimiques dangereux

(ACD), aux chutes, et d'améliorer l'ergonomie des postes de travail. L'AFS contribue à l'acquisition de matériels ciblés (élévateur à ciseaux, fontaine lessivante, PIRL, etc.). L'aide de la Carsat Rhône-Alpes pour l'achat du matériel est bonifiée (de 30 % à 60 %) lorsque l'entreprise s'engage également dans les actions de formation tuteur ou de sensibilisation décrites dans l'AFS. À ce jour, 55 demandes d'entreprises ont déjà été enregistrées. »

Plus d'informations : www.carsat-ra.fr.

EN RÉGION PARISIENNE, l'espace est souvent limité. Intégrer les problématiques de prévention dès la conception est un défi difficile à relever. Mais tout à fait possible, comme le montre l'expérience du garage relais Montesquieu qui a récemment ouvert ses portes.

Pour une efficacité sur mesure

Dans la petite couronne parisienne, concevoir un garage dans les règles de l'art n'est pas une mince affaire. Le garage relais Montesquieu, un garage indépendant situé à Asnières-sur-Seine, dans les Hauts-de-Seine, en a fait l'expérience. Refait de fond en comble, il a rouvert ses portes en janvier 2016 après des travaux commencés au printemps 2015. Avec 400 m² au sol pour l'atelier et l'accueil client, le local, entouré de bâtiments, présente une petite surface non extensible. « On a dû optimiser le moindre centimètre carré, reconnaît Mounir Boufraine, le dirigeant du garage. J'ai surélevé la toiture par rapport à l'ancien bâtiment et j'ai pu construire ainsi un étage. » Sur les 70 m² de celui-ci, 30 ont été réservés aux locaux sociaux pour ses cinq salariés (vestiaires, douches, sanitaires et réfectoire) et le reste est destiné au stockage. Également propriétaire d'un autre établissement de réparation automobile, situé à quelques encablures, ce chef d'entreprise a conçu lui-même les plans de son nouveau garage. « J'ai été entrepreneur dans le bâtiment

pendant 20 ans avant de me lancer en 2004 dans la réparation automobile, présente-t-il. J'ai pu mettre à profit cette expérience pour concevoir des garages : j'en suis à mon troisième. Mais c'est le premier qui propose une activité carrosserie, en plus des réparations mécaniques. » « De notre côté, nous avons surtout validé les propositions de plans et de devis établis par M. Boufraine, constate Pascal Poiron, contrôleur de sécurité à la Cramif. C'est un chef d'entreprise qui connaît bien le métier ainsi que les principes généraux de prévention des risques professionnels, qu'il a très bien pris en compte lors de la conception de ce garage. »

Des murs anti-bruit ont été érigés qui permettent à la fois l'isolation extérieure du bruit (pour les voisins) et aussi une absorption acoustique au sein de l'atelier. La lumière naturelle arrive principalement du plafond car il n'était pas possible d'avoir un apport de lumière par des fenêtres, les bâtiments voisins étant mitoyens. Les hublots sur la porte d'entrée coulissante complètent cet apport et offrent aussi une vue sur l'extérieur. « C'est pour les questions de ventilation que l'assistance et les



© Philippe Castano pour l'IMRS

Outre la qualité de l'air, le garage s'est attelé à la lutte contre les troubles musculosquelettiques (TMS) et a installé des systèmes de levage.

conseils techniques de la Cramif ont été particulièrement précieux », précise le chef d'entreprise. Les différents travaux réalisés sur carrosserie requièrent effectivement des systèmes spécifiques. Le Centre de mesures physiques (CMP) de la Cramif est venu vérifier in situ l'adéquation des performances des nouvelles installations avec les objectifs fixés dans le contrat de prévention établi avec le garage : le box de préparation des peintures, la cabine de peinture et la zone de ponçage. « En amont, nous vérifions également que ces objectifs



© Grégoire Maisonneuve pour l'IMRS

PONCEUSES ORBITALES POUR LA CARROSSERIE : ATTENTION AU DÉBIT

Pour des ponceuses efficaces en termes de préservation de la santé, un débit de 80 m³/h au niveau du disque est préconisé. « À la Cramif, nous orientons les choix vers trois modèles car nous savons que l'aspiration sera suffisante, explique Pascal Poiron, contrôleur de sécurité à la Cramif. Lorsque le chef d'entreprise opte pour un autre modèle, nous vérifions le débit sur le terrain... et souvent il n'est pas suffisant. C'est ce qui s'est passé au garage Montesquieu, qui a finalement remplacé les ponceuses. »

sont écrits dans le devis du fabricant », précise Pascal Poiron. Une précaution qui s'est avérée bien utile dans le cas présent.

Trop d'air aspiré, pesée ratée

Si la ventilation de la cabine de peinture était d'emblée efficace, ce n'était pas le cas de celle de la zone de ponçage, un espace isolé du reste de l'atelier par un rideau et équipé d'une aspiration par

le sol pour les poussières. Cette aspiration complète le captage à la source dont sont munies les ponceuses orbitales (lire l'encadré page précédente). Bien que ce système soit globalement efficace, les machines ne peuvent accéder à tous les recoins de la carrosserie. « Lors de l'installation, certains éléments avaient été mal posés et la ventilation n'était pas suffisamment efficace, comme l'ont révélé les mesures

du CMP, se souvient Pascal Poiron. Le problème a été résolu depuis. »

Mais c'est la ventilation du box de préparation de peinture qui a donné le plus de fil à retordre à l'entreprise et à la Cramif. Le manque de place disponible dans l'atelier a obligé l'entreprise à faire fabriquer le mécanisme sur mesure. Et le CMP a mis en évidence des problèmes d'efficacité de captage au poste de pesée. « Or quand on augmentait le débit de ventilation, la pesée était faussée car l'air était aspiré trop près de la balance, détaille Pascal Poiron. Nous avons donc suggéré des modifications. Et nous travaillons avec le fabricant afin qu'il intègre les solutions trouvées dans la conception des prochains box. »

Outre la qualité de l'air, le garage s'est attelé à la lutte contre les troubles musculosquelettiques (TMS) et a installé des systèmes de levage. « L'équipement est extraordinaire, se réjouit Philippe Condroye, chef d'atelier carrosserie, qui travaille depuis 35 ans dans l'automobile. Les ponts élévateurs par exemple évitent les postures contraignantes. » C'est une alternative aux fosses de visite, qui sont déconseillées dans les garages de véhicules légers à cause du risque de chute de hauteur.

« J'ai fait de la santé de mes salariés une priorité, et c'est un point que je mets en avant auprès de mes clients, confie Mounir Boufraine. Ce sont pour la plupart des grands groupes avec des flottes de voitures professionnelles. Je les ai même invités à venir voir le garage pour qu'ils apprécient les conditions de travail de l'équipe. » ■

K. D.



© Philippe Castano pour l'INRS

Les mesures réalisées par le Centre de mesures physiques (CMP) de la Cramif ont permis de constater que la ventilation de la zone de ponçage avait été mal installée et n'était pas totalement efficace, et de faire les ajustements nécessaires.

PLUSIEURS RISQUES AU POSTE DE PRÉPARATION DE VÉHICULES

« Le poste de préparation de véhicules que j'occupe consiste à vérifier le travail effectué et à nettoyer l'intérieur et l'extérieur de la voiture, explique Gérard Touchain, qui travaille avec Mounir Boufraine depuis un an et demi. Le travail est pénible physiquement à cause des postures et parce que l'on frotte, ce qui peut créer des problèmes au niveau des membres supérieurs, notamment. Mais il faut aussi faire attention aux produits de nettoyage qui peuvent être dangereux, comme ceux utilisés pour les jantes. Chaque fois que j'ai proposé des produits moins dangereux, j'ai été écouté et suivi sans difficulté par Mounir. »

EN SAVOIR PLUS

■ Cabines d'application par pulvérisation de produits liquides - Guide pratique de ventilation n° 9.1. ED 839, INRS.

À télécharger sur www.inrs.fr.

Un garage à la hauteur

DEPUIS SON INSTALLATION en 2008 dans ses locaux neufs de Saint-Hilaire-de-Loulay, en Vendée, le garage Le Loulay n'a cessé d'évoluer. De l'organisation des postes aux installations techniques, différents aménagements ont contribué à réduire les contraintes physiques. Ils s'inscrivent dans un programme global de prévention des risques professionnels.

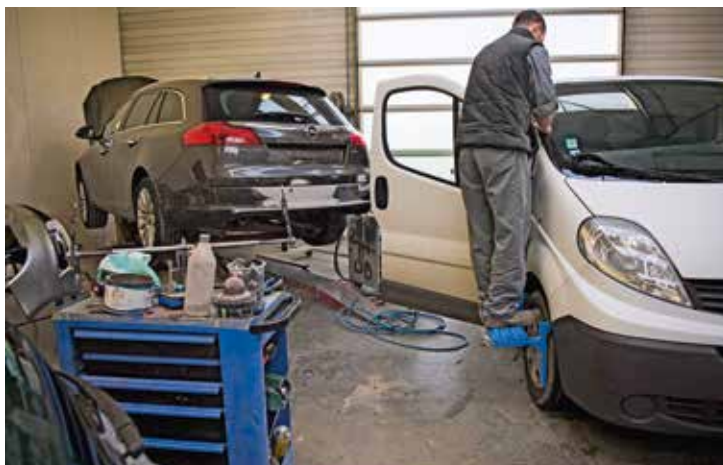
L'établissement s'est implanté sur le site en 2008. Au cœur de la zone artisanale Les Touches, à Saint-Hilaire-de-Loulay, en Vendée, un bâtiment accueille sur 1500 m² les ateliers mécanique et carrosserie-peinture et l'espace vente automobile du garage Le Loulay. À l'époque, René Méchineau, l'un des fondateurs de l'entreprise et père de l'actuel gérant, avait souhaité mettre l'accent sur la création d'espaces adaptés à l'activité. Plusieurs détails s'apprécient au premier coup d'œil : l'éclairage naturel au plafond, renforcé en façade par l'ajout de portails translucides ; le traitement acoustique partiel des parois ; l'organisation fonctionnelle des postes de l'atelier mécanique, avec un pont face à chaque baie, et de l'atelier carrosserie ; ou encore l'installation en hauteur des cuves servant au stockage des fluides.

L'alimentation des postes de travail est assurée par un réseau de flexibles installé sous le sol. Ainsi, l'encombrement est moindre et les risques de chute sont réduits. L'année dernière,

Des solutions très simples et peu onéreuses peuvent permettre de réduire les risques professionnels et améliorer le confort de travail.

en 2015, l'entreprise a signé un contrat de prévention avec la Carsat Pays-de-la-Loire, témoignant de sa volonté de diminuer les expositions aux manutentions et aux postures contraignantes, mais également de mieux maîtriser le risque chimique. Aujourd'hui, les 16 salariés en profitent pleinement. Dans l'atelier mécanique, Benoît Méchineau, le gérant, a favorisé l'installation d'équipements et accessoires innovants. Avec un double souci : rester à la pointe en termes techniques et apporter un meilleur confort de travail aux opérateurs.

En premier lieu, l'achat d'un appareil de contrôle de géométrie a permis de supprimer la plupart des manutentions manuelles des salariés sur l'un des postes initialement les plus contraignants. « *Un vrai bonheur !* », s'exclame Franck Marnier, l'un des mécaniciens. Les réglages de géométrie sont nécessaires pour éviter l'usure des pneus. Chaque jour, plusieurs de ces opérations ont lieu. Aujourd'hui, un matériel polyvalent, sans câbles, permet de réaliser une mesure précise et rapide. « *On avait un appareil lourd, compliqué à positionner.*



© Gaël Kerbaol/INRS

RISQUE CHIMIQUE

Dans les termes du contrat de prévention signé en 2014 avec l'entreprise, il était question de travailler à la maîtrise du risque chimique. L'établissement a pu bénéficier de séances d'information collectives et d'un support informatique permettant de recenser les substances chimiques utilisées et d'évaluer l'exposition des salariés. En signant le contrat, le chef d'entreprise s'engageait à s'inscrire dans la démarche d'évaluation du risque chimique proposée soit par son service de santé au travail, soit par son organisation professionnelle. C'est avec cette dernière qu'il a lancé un travail qui doit

aujourd'hui être poursuivi. D'ores et déjà plusieurs actions concrètes ont été menées :

- suppression des produits cancérigènes, mutagènes et toxiques pour la reproduction (CMR) ;
- mise en place d'une fontaine de dégraissage biologique afin de réduire l'utilisation des solvants ;
- achat de cinq kits aérosols rechargeables sur le réseau d'air comprimé et permettant l'emploi d'un nettoyant pour freins moins nocif.



© Gaël Kerbaol/INRS

Les nouvelles cibles à mettre en place sur les roues pour la mesure sont beaucoup plus légères, explique le mécanicien. Le dévoilage des roues, qui était contraignant lors du parallélisme, n'est plus nécessaire. C'est bien simple, on en avait pour trois quarts d'heure d'installation pour faire une géométrie, quand il faut désormais quinze minutes... sans forcer ! »

Utiliser tout ce qui peut l'être

Un peu plus loin, il s'attarde devant le nouveau démonte-pneu automatique, moins convaincu cette fois. Un bras pressurisé permet pourtant d'extraire le pneu pour effectuer une opération qui nécessitait, jusqu'alors, la manutention d'une barre et des efforts importants. Mais, pour Franck, cela reste une « perte de temps ». Son collègue, Teddy Douillard, n'est pas de cet avis. Lui y a trouvé son compte : « On force beau-

Le nouveau démonte-pneu permet, grâce à un bras pressurisé, d'extraire le pneu pour effectuer une opération qui nécessitait, jusqu'alors, la manutention d'une barre et des efforts importants.

coup moins qu'avec l'ancienne machine ». Les deux hommes s'accordent en revanche sur l'utilisation de l'équilibreuse, dotée d'un dispositif de serrage électromécanique. « Il n'y a plus à tourner manuellement la roue », explique Teddy.

Jeune mécanicien, ce dernier met un point d'honneur à utiliser tout ce qui peut « faciliter le travail et en diminuer la pénibilité ». Il se dit également satisfait de travailler dans un atelier aujourd'hui « beaucoup plus sain ». En effet, « à la suite de la démarche d'évaluation du risque chimique qu'elle a engagée, explique Christian Ferrand, contrôleur de sécurité à la Carsat Pays-de-la-Loire, l'entreprise a investi dans une fontaine de dégraissage biologique et supprimé, pour le nettoyage des freins, les bombes aérosol avec propulseur butane, au profit de kits rechargeables sur le réseau d'air comprimé. Le nettoyant utilisé est lui-même moins nocif. »

Le garage a également acquis des ponts élévateurs supplémentaires, en mécanique comme en carrosserie, mais également une table élévatrice. Dans cet atelier, le travail à hauteur d'homme est la règle. En la matière, la nouveauté a été l'arrivée en 2015 de la colonne de levage une roue. Elle permet, par la roue avant, une levée du véhicule sur le côté ou par la roue arrière, une levée de la totalité de l'arrière du véhicule. Cependant, l'INRS préconise de travailler avec un pont de carrossier qui permet une levée entière du véhicule à niveau.

En parcourant l'atelier, Benoît Méchineau insiste sur cette nécessaire polyvalence des équipements... comme sur le fait que toutes les solutions ne demandent pas de gros investissements. « Pour atteindre le joint et aller décoller un pare-brise sur un véhicule utilitaire, on utilise un système de marche-pied, dit-il. Il est tout simple, facile à mettre en place et évite aux carrossiers de monter directement sur le pneu. » Un bon moyen de réduire à moindre coût le risque de chute. Enfin, pour que la démarche ne s'arrête pas aux portes du garage, l'entreprise est revenue sur la prévention du risque routier. « Les gars passent leur temps à aller sur la route essayer les voitures, explique le gérant. Nous avons donc décidé de donner une heure de conduite avec un moniteur d'auto-école à tout le personnel, mécaniciens, carrossiers mais aussi secrétaires... » L'objectif : gommer ces mauvaises habitudes que l'on prend avec le temps. Une opération bien appréciée, qui a aussi permis de souder l'équipe. ■

G. B.

ACTION RÉGIONALE

Depuis 2012, en Pays-de-la-Loire, une action de prévention du risque chimique dans la filière de la réparation automobile est menée par onze services de santé au travail et deux organisations professionnelles de ce secteur (CNPA et FNAA), avec l'aide de la Direccte et de la Carsat. Chaque service de santé développe une stratégie spécifique afin d'aider les entreprises à réaliser leur évaluation des risques et formaliser un plan d'actions de prévention.

FICHE TECHNIQUE

Créé en 1977, le garage Le Loulay a pour activité la réparation mécanique et carrosserie-peinture toutes marques ainsi que la vente d'automobiles. Il vend environ 300 véhicules d'occasion et 80 neufs à l'année. Le garage dépend d'une concession à La-Roche-sur-Yon. En 2008, l'établissement a inauguré un bâtiment neuf composé d'un hall d'exposition de 160 m² ; d'un atelier mécanique de 400 m² avec sept accès dotés de portails et équipés d'un pont en face de chacun d'eux ; d'un atelier carrosserie-peinture de 320 m² équipé d'une cabine de peinture et d'un sas de préparation ; d'un magasin de 300 m² et d'une double piste de lavage.

LA CONCESSION BLUE AUTOMOBILES, en Martinique, mène depuis plusieurs années des actions et réflexions pour limiter l'exposition de ses salariés aux risques professionnels. Après avoir traité le risque chimique, elle œuvre aujourd'hui à réduire les ports de charges lourdes et les postures contraignantes, et à développer les formations.

Les risques professionnels sur une voie de garage

Avec une estimation de 180 000 véhicules pour 380 000 habitants, l'automobile occupe une place de premier plan en Martinique. L'activité de concession et de réparation automobile est très présente sur l'île. Au Lamentin, la concession Blue Automobiles – encore appelée Peugeot Martinique – est incontournable pour bon nombre d'automobilistes. Elle assure l'importation exclusive des véhicules de la marque au lion sur l'île depuis 1934, ainsi que leur entretien. Outre l'espace de vente de voitures neuves et d'occasion, le site comprend un vaste atelier de révision et de réparation.

« Notre objectif premier est la satisfaction de nos clients, explique Patrick Ouensanga, le directeur général. Cette exigence se traduit par un mode de management autour de trois axes : la politique qualité, les conditions de travail, le climat social. Ma conviction est que pour tenir notre objectif, il faut que le personnel se sente bien au travail. Conditions de tra-

vail et productivité vont de pair. Nous devons donc assurer au personnel des locaux agréables, du matériel disponible et en bon état. Le soir, les salariés doivent repartir comme ils sont arrivés le matin. »

Présente sur ce site depuis 2007, la concession compte 96 salariés : 25 à l'atelier, 20 au service pièces détachées, une petite dizaine d'administratifs et le reste pour la partie commerciale. Elle commercialise en moyenne 2 000 véhicules neufs par an et 600 à 700 occasions. L'entrepôt de pièces détachées est impressionnant : plus de 2 000 m² répartis sur quatre étages abritent 15 000 références. « Nous assurons 96 % de taux de disponibilité des pièces de tous les véhicules, pour pouvoir répondre au plus vite aux besoins de nos clients, souligne Gaëtan Bisoly, adjoint au service pièces de rechange. Le flux est organisé suivant deux circuits, l'un pour les clients comptoir (particuliers et professionnels) et l'autre pour les clients ateliers. » Avec ses 40 ans d'ancienneté, Gaëtan fait figure de petit jeune

face à son collègue Roland, qui compte pour sa part 52 années dans l'entreprise ! De telles longévités semblent illustrer le bien-être à travailler ici.

La sécurité, un sujet commun

L'activité expose le personnel à des postures contraignantes, ainsi qu'au port de charges parfois lourdes à l'atelier. Le magasin de pièces détachées engendre pour sa part beaucoup de manutentions. Des actions ont été menées ces dernières années pour améliorer les conditions de travail et réduire l'exposition des salariés aux contraintes physiques. À l'atelier, qui compte pas moins de 35 ponts élévateurs, ont été installés des extracteurs de gaz d'échappement, avec dérouleurs en hauteur pour éviter que les tuyaux ne traînent au sol. Des ponts à quatre colonnes, préférables aux ponts à deux colonnes, commencent à faire leur apparition. Des servantes mobiles, propres à chaque mécanicien, permettent de ranger chaque objet à sa place, et responsabilisent les compagnons

Interview

PATRICK BELLAY, membre du CHSCT

« Aujourd'hui, les échanges sur les questions de santé au travail sont quasiment plus faciles avec la direction qu'avec les salariés. Il faut parfois faire des piqûres de rappel sur certaines pratiques, comme le port des EPI ou le fait de déjeuner à son poste de travail. Le CHSCT a parfaitement sa place et on nous laisse pleinement jouer notre rôle. Il y a encore beaucoup d'actions à mener mais ça se fait

en bonne intelligence. Il y a deux ans, a été menée en interne une enquête sur le climat social, basée sur le ressenti de la vie au travail et l'appréciation des conditions de travail. La plupart étaient fiers de travailler pour Blue Automobiles. Les observations tournaient autour de la reconnaissance au travail et du manque d'information. Une nouvelle enquête est prévue mi-2016. »



© Gaël Kerbaol/INRS



© Gaël Kerbaol/INRS

sur le matériel. L'instauration de la méthode 5S¹ pour mieux organiser l'atelier a d'ailleurs été initiée en 2015.

Le risque chimique a été traité par un recensement exhaustif des produits utilisés et la rédaction de fiches CMR. La responsable des ressources humaines, Sonia Angélie, a suivi une formation à la gestion du risque chimique et au logiciel Seirich dispensée par la CGSS. « *Le dialogue social avec les instances représentatives est permanent, les informations remontent naturellement, constate-t-elle. Un "tour du manager" est organisé, où chaque responsable de service va observer l'activité d'un autre service, avec un œil neuf.* » Le management de la santé et sécurité au travail est intégré à toutes les fonctions d'encadrement. « *Nous n'avons pas de responsable sécurité en tant que tel. Il y a un référent sécurité, Patrick Bellay, secrétaire du CE et membre du CHSCT, qui a validé la formation responsable santé*

sécurité en entreprise (RSSE) en janvier 2012. Mais tout le monde est concerné par ces questions », poursuit Patrick Ouensanga. « *Ce mode d'organisation fonctionne bien ici* », témoigne Pascal Ghunaim, contrôleur de sécurité à la CGSS de Martinique.

Courant 2015, un contrat de prévention signé avec la CGSS a accompagné différents investissements : achat d'un équipement de levage pour les pièces lourdes, acquisition d'un nettoyeur haute pression pour le lavage au sol et d'une fontaine de dégraissage pour supprimer l'exposition aux solvants lors des opérations de dégraissage des pièces, climatisation du show room, pour réduire la température ambiante de ce local fortement exposé aux rayonnements solaires, enfin, acquisition de deux défibrillateurs semi-automatiques. « *Des affiches ont été posées pour sensibiliser au port des EPI*, précise Rodolphe Marie-Françoise, chef d'atelier. *L'analyse des accidents et presque ac-*

Le port de charges a fait l'objet de réflexions et conduit à des aménagements comme ce système pour déposer les pneus.

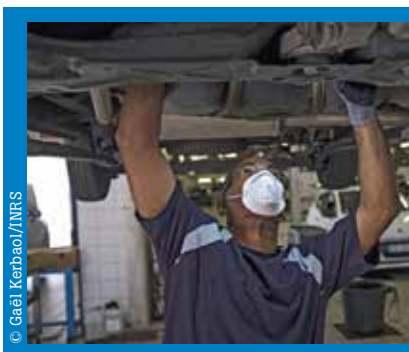
idents du travail avec le CHSCT avait montré l'absence du port d'EPI dans certains cas, d'où des rappels réguliers. »

Certaines habitudes ont la vie dure, à l'image de la pratique consistant à faire sa pause déjeuner à son poste de travail dans les ateliers. Un réfectoire déjà existant a été amélioré et est devenu obligatoire au 1^{er} janvier dernier, avec le concours des partenaires sociaux pour faire passer le message. Pour l'année 2016, l'entreprise prévoit de porter un effort sur les formations sauveteurs secouristes du travail et prévention des risques liés à l'activité physique (Prap), du fait de problèmes de dos rencontrés. L'entreprise est d'ailleurs en cours d'habilitation pour devenir entreprise de formation, via le dispositif Forprev². Enfin, la prévention des risques psychosociaux est un autre axe qui va être développé pendant l'année 2016. « *Nous ne sommes pas confrontés à des problèmes particuliers sur le sujet mais souhaitons créer un espace d'expression pour mettre en place une véritable démarche de prévention*, souligne Patrick Ouensanga. *Ce travail est un éternel recommencement, du fait de l'activité et de la réglementation qui évoluent, et des gens qui quittent parfois l'entreprise. Mais quand on se penche sur les conditions de travail, on remet tout à plat* », conclut-il. ■

1. 5S : Technique de management visant à l'amélioration continue.

2. Forprev est un outil informatique de gestion des formations dispensées par des organismes et entreprises habilitées par le réseau Assurance maladie-risques professionnels.

C. R.



© Gaël Kerbaol/INRS

LIVRET D'ACCUEIL SÉCURITÉ

Chaque nouvel arrivant chez Blue Automobiles assiste à une session d'accueil où sont présentées l'entreprise et la politique sécurité et qualité de l'enseigne. Un livret de sécurité de 22 pages présentant une synthèse du document unique est remis à chacun, commenté par le responsable qualité et le chef de service. Sont abordés dans ce livret : les procédures de secours, le port des EPI, mieux vivre avec son écran, les règles liées à la manutention mécanique (pont élévateur, chariot élévateur), les consignes de sécurité incendie. Les différents risques de l'activité sont également détaillés : les risques routiers, électriques, ceux liés aux manutentions manuelles, aux manipulations de produits chimiques, aux chutes de plain-pied, à l'utilisation des machines et outils, enfin les nuisances sonores.

À **DOL-DE-BRETAGNE**, en Ille-et-Vilaine, le groupe Guisnel a récemment conçu un garage de réparation de poids lourds pour remplacer le précédent. Un travail d'équipe a permis le choix d'un matériel ultramoderne et sa conception respecte les dernières préconisations en termes de sécurité.

La réparation taille XXL

Avec les poids lourds (plus de 3,5 tonnes), tout est plus élevé, même la sinistralité : l'indice de fréquence des accidents de travail sur ce type de véhicules est deux fois plus important que dans le reste du secteur de la réparation automobile. Aux grands maux, les grands moyens... Yann Guisnel, P-DG du groupe qui porte son nom, n'a pas lésiné sur les moyens pour concevoir un nouvel atelier de réparation de poids lourds situé à Dol-de-Bretagne, en Ille-et-Vilaine. Résultat : il s'est doté d'un équipement efficace pour limiter notamment les troubles musculosquelettiques (TMS) et les chutes de hauteur, et aussi plus performant pour augmenter la productivité.

Quinze salariés travaillent dans l'atelier breton. C'est peu par rapport aux 820 salariés que le groupe emploie. Issu d'une entreprise familiale créée en 1957, celui-ci est aujourd'hui spécialisé dans le transport de meubles et dans la location de poids lourds. L'entretien et la réparation des 820 véhicules que compte l'entité sont au cœur de la prévention : la sécurité des véhicules est primordiale pour préserver celle des conducteurs,

qu'ils soient salariés du groupe Guisnel ou des entreprises clientes. Les onze mécaniciens assurent l'ensemble de ces interventions et entretiennent jusqu'à une quarantaine de véhicules par jour.



© Gaël Kerbaol/INRS

Le nouvel atelier de 1 800 m² a ouvert ses portes à la fin de l'année 2015 : long de 26 mètres, il a été dimensionné de façon à permettre aux salariés de travailler, portes fermées, sur des camions pouvant atteindre 25 mètres. « Un projet européen permettant la circulation de tels véhicules est actuellement à l'essai aux Pays-Bas et en Suède », nous explique Yann Guisnel. Aujourd'hui, la législation limite la taille des camions à 16,5 mètres. L'ancien

D'une profondeur de 1,5 m, les fosses sont utilisées pour travailler sous les poids lourds sans se baisser, lors des contrôles et des interventions mécaniques rapides et pour vérifier l'intérieur des pneus.

atelier datant de 1963, avec des extensions réalisées dans les années 1980, faisait 13 mètres. Et, contrairement au nouveau, il fallait sortir les camions en marche arrière car il n'était pas traversant. « Ce qui me frappe le plus dans le nouvel atelier, c'est la température, explique Steven, mécanicien depuis quatre ans chez Guisnel. Car tout était toujours ouvert dans le précédent. Cela a toujours été un problème dans les garages où j'ai travaillé : il n'y avait pas assez de place pour intervenir sur les véhicules avec les portes de l'atelier fermées. »

La hauteur de l'atelier (7,5 mètres) a été également pensée pour que les mécaniciens puissent effectuer tous leurs travaux à l'intérieur. Les interventions les plus hautes, comme celles sur les cabines des véhicules ou sur les grues auxiliaires de chargement, sont désormais réalisées par des salariés protégés des intempéries. Pour ce type d'opérations, ces derniers ont à disposition des plates-formes individuelles roulantes légères (PIRL) et un pont roulant qui couvre toute la longueur de l'atelier.

La conception générale du bâtiment a été pensée pour optimi-

INTERVIEW

ALBÉRIC DUFOR-VIET, responsable sécurité

« La prévention du risque chimique fait partie de notre cahier des charges lors de l'achat des produits techniques, géré depuis le siège pour l'ensemble du groupe. Par exemple, nous n'achetons plus de lave-glace au méthanol. Il y a eu de réels efforts des fabricants pour supprimer des substances dangereuses, notamment dans les produits de nettoyage et les décapants, tels que le formaldéhyde, l'acide fluorhydrique ou le chlorure de méthylène. Mais la principale source d'exposition de nos salariés vient des produits

émis par les camions eux-mêmes : gaz et fumées d'échappements, carburants et huiles brûlées, poussières de frein et d'embrayage... Pour cela, nous avons mis en place un système d'aspiration des gaz d'échappement adéquat. Afin d'éviter la dispersion des poussières, nous travaillons par voie humide et les sols sont nettoyés à l'aide d'auto-laveuses pour éviter leur remise en suspension dans l'air. »

ser la luminosité et réduire le bruit. L'apport de lumière naturelle se fait à travers la voûte et toutes les portes sectionnelles sont vitrées. Le niveau sonore a pu être limité en isolant les deux principales sources de bruit : d'un côté, le compresseur a été placé dans un local fermé contigu et, de l'autre, le travail sur pneumatiques s'effectue dans une pièce séparée car l'alimentation par air comprimé des clés à chocs, utilisées pour serrer ou desserrer les écrous des roues, est très bruyante. Et pour diminuer la réverbération sonore au sein de l'atelier, les plafonds et les murs sont recouverts d'un matériau microperforé.

Le fruit d'un travail collectif

« Lorsque l'entreprise nous a parlé de son projet de nouvel atelier, nous étions justement en train de finaliser la refonte de la brochure Réparation et entretien de poids lourds, se souvient Pierre-Yves Le Callonec, contrôleur de sécurité à la Carsat Bretagne. Elle a donc suivi ses préconisations à la lettre, et également les principes généraux de prévention en conception. » Au-delà des conseils de la Carsat, le nouvel atelier est l'aboutissement d'une réflexion collective : il a été conçu, bâti et équipé en 18 mois. « Le projet a été présenté au CHSCT ainsi qu'au médecin du travail et validé, explique Albéric Dufour-Viet, responsable sécurité. Mais aucun des membres du CHSCT ne travaille à l'atelier. Lors de la conception, les propositions et la validation des choix sont donc plutôt venues des mécaniciens. On ne voulait pas leur imposer leurs espaces de travail

et leurs équipements sans les consulter. »

C'est par exemple le cas de la fosse. « On pourrait aujourd'hui travailler sans fosse mais cela change les habitudes de travail de façon importante, commente Thierry Delanoe, directeur technique. Nous avons quand même choisi d'en équiper deux travées, car la moitié des mécaniciens le souhaitaient. » D'une profondeur

niches sur les côtés où le matériel peut être placé pour ne pas gêner les mouvements des mécaniciens... et évidemment d'une couverture électrique automatique pour prévenir les chutes. Pour travailler debout sous les poids lourds, en alternative à la fosse, l'entreprise a investi dans un pont élévateur à pantographe, à éclairage automatique lors de la levée. L'entreprise est



© Gaël Kerbaol/INRS

Long de 26 mètres, le nouvel atelier a été dimensionné de façon à permettre aux salariés de travailler, portes fermées, sur des camions pouvant atteindre 25 mètres si la législation, qui limite aujourd'hui la taille des véhicules à 16,5 mètres, évolue.

de 1,5 m, elles sont utilisées pour travailler sous les poids lourds sans se baisser, lors des contrôles et des interventions mécaniques rapides et pour vérifier l'intérieur des pneus.

« Les fosses répondent à tous les critères des recommandations de la CnamTS¹ », précise Antoine de Lipowski, ingénieur-conseil à la Carsat Bretagne¹. Elles sont en effet équipées d'une ventilation adéquate, d'un éclairage, de bacs récupérateurs d'huiles et de

également la première en France à s'être équipée d'un pont élévateur hydraulique à cinq vérins, qui permet les interventions sur roue ou essieu à bonne hauteur. Cet équipement évite de lever la roue avec un cric et de travailler baissé ou accroupi. ■

1. Recommandation de la CnamTS R 469. Recommandations pour la conception de fosses de visite pour véhicules routiers et engins de chantier. Téléchargeable sur le site www.ameli.fr.

K. D.

DES PRÉCAUTIONS AUTOUR DES PNEUMATIQUES

Afin d'éviter les accidents potentiellement mortels consécutifs à l'éclatement du pneumatique lors de son gonflage et la projection de débris, le garage Guisnel a choisi d'utiliser une cage de gonflage. Une rallonge pneumatique permet également à l'opérateur de se tenir à distance lors du gonflage. Pour réduire les efforts, le mécanicien utilise un démonte-pneu assisté, indispensable pour les roues de poids lourds, qu'il positionne au plus près de l'endroit de démontage de la roue.

Voir également : Recommandations de la CnamTS. R 479. Interventions en atelier, sur les roues et pneumatiques des véhicules et engins.

Téléchargeable sur le site www.ameli.fr.

REPÈRES

■ 77,4 c'est l'indice de fréquence des accidents de travail dans les garages d'entretien et de réparation de poids lourds. C'est près de deux fois plus que dans l'ensemble des entreprises de réparation automobile (source : CnamTS, 2014).

■ Réparation et Entretien de poids lourds. ED 6173, INRS.

■ Conception des lieux et des situations de travail. ED 950, INRS.

Téléchargeables sur le site www.inrs.fr.

Un travail au long cours

LE GARAGE de la Résidence à Chatou, dans les Yvelines, s'est engagé dans une démarche de prévention des risques professionnels voilà plusieurs années. Insufflée au départ par la Cramif, cette dynamique a perduré grâce aux initiatives des différentes parties prenantes de l'établissement.

Chatou, dans les Yvelines, garage de la Résidence. Une trentaine de salariés se consacrent à la réparation et à l'entretien de voitures dans cette concession Renault située en zone résidentielle. L'activité de l'entreprise est répartie sur trois étages de 400 m² chacun : un pour l'accueil, le « Renault minute » et l'atelier mécanique, un autre dédié aux activités carrosserie et, tout en haut, l'espace de stockage des pièces détachées, desservi par un monte-charge sécurisé.

Le garage a commencé à travailler sur la prévention du risque chimique avec la Cramif en 2007 : la Caisse francilienne avait demandé la mise en place d'un système de ventilation dans le laboratoire de préparation de peintures. À la suite de ce premier échange, le centre de mesures physiques de la caisse était intervenu sur le site pour réaliser des tests d'extraction de solvants et proposer des systèmes en adéquation avec le débit d'aspiration nécessaire pour cette pièce. « La mise en route de la ventilation se fait aujourd'hui automatiquement quand l'opérateur allume

la lumière », précise Philippe Redondin, responsable de l'atelier.

Cette collaboration s'est depuis étendue à la prise en charge des autres risques typiques du secteur de la réparation automobile : troubles musculosquelettiques (TMS) et chutes. « Depuis 2007, l'entreprise travaille en continu sur l'amélioration des conditions de travail, se réjouit Frédéric Doudon, contrôleur de sécurité à la Cramif. Elle a bénéficié de plusieurs contrats de prévention avec la Cramif et d'aides financières. Elle a acquis de l'autonomie dans la démarche de prévention des risques professionnels et est devenue aujourd'hui très proactive. »

Par la suite, de nombreuses améliorations dans l'atelier carrosserie ont permis d'y limiter l'exposition des salariés au risque chimique et aux poussières. Par exemple, la cabine de peinture et l'aire de préparation où s'effectue une partie ponçage sont depuis longtemps séparées du reste de l'atelier et dotées d'une ventilation spécifique, mais le débit d'air a été augmenté. « D'une manière générale, nous utilisons beaucoup moins de produits chimiques, et notamment de



© Grégoire Maisonneuve pour l'INRS

solvants car toutes les peintures sont désormais à l'eau, remarque Philippe Redondin. Beaucoup d'efforts ont été réalisés ces dernières années par le groupe Renault, dont nous utilisons exclusivement les produits. » En outre, la ventilation des pièces est complétée par des aspirations à la source, mobiles, pour absorber les poussières des ponceuses ou les fumées de soudage.

Après la mise en place de la ventilation dans le laboratoire de préparation de peintures en 2007, de nombreuses améliorations ont vu le jour dans différents ateliers du garage, notamment au niveau de la cabine de peinture.

Plates-formes individuelles roulantes

Dans l'atelier mécanique, la ventilation générale est suffisante pour la plupart des tâches.



© Grégoire Maisonneuve pour l'INRS

UN RÉSEAU DE DISTRIBUTION D'HUILES AUX BÉNÉFICES MULTIPLES

Un réseau de distribution d'huiles a été mis en place au garage de la Résidence. Il est bénéfique à plusieurs égards. Dans la prévention des TMS, car il évite le port de bidons : le garage utilise plusieurs tonnes d'huiles par an. Dans la prévention du risque chimique, en limitant le contact cutané avec les huiles. Par précaution, le port de gants en nitrile est toutefois nécessaire lors des opérations. Le dosage des quantités d'huile se fait automatiquement avec un pistolet, cela évite de renverser de l'huile sur le sol, ce qui pourrait être à l'origine de glissades. Le dérouleur de tuyau en hauteur réduit l'encombrement du sol et permet également d'éviter les chutes de plain-pied.

Le garage s'est toutefois doté d'un dispositif de captage de gaz d'échappement utilisé lors des interventions sur un véhicule moteur en marche. Il a choisi un système où le tuyau s'enroule en hauteur afin d'éviter les chutes de plain-pied. Pour prévenir l'apparition de TMS, depuis plusieurs années, des ponts permettent de mettre à hauteur de travail différents véhicules et réduisent ainsi les postures contraignantes. Au total, onze ponts équipent aujourd'hui le garage.

La prévention des chutes a été également prise en compte à l'occasion de l'acquisition de divers matériels, par exemple pour le réseau de distribution d'huile en 2005 au « Renault minute », où s'effectuent des opérations rapides d'entretien telles que la vidange, les changements de filtres à huile et de plaquettes de frein, etc. (lire l'encadré page précédente). Plus récemment, pour sécuriser les travaux en hauteur sur véhicules, le garage a investi dans deux plates-formes individuelles roulantes (PIRL). « Des escabeaux sécurisés encore trop rarement présents dans les garages », déplore Frédéric Doudon.

Tout le monde semble trouver son compte dans ces améliorations apportées au fil des années. « Pour le patron, la sécurité passe avant tout, et ce n'est pas comme ça dans tous les garages! », témoigne Helou Fadi, mécanicien depuis cinq ans au garage de la Résidence et membre du CHSCT depuis deux ans. « Tout se passe bien avec la direction, qui essaie de répondre le plus rapidement à

“ Depuis 2007, l'entreprise travaille en continu sur l'amélioration des conditions de travail. ”

Entre ponts élévateurs et plates-formes roulantes, l'entreprise a investi dans de nombreux équipements permettant de lutter contre les TMS et les chutes de hauteur.

nos demandes et en gérant les priorités », renchérit Didier Marchand, magasinier et ancien membre du CHSCT.

« Nous avons toujours de nouveaux projets d'amélioration : actuellement, nous réfléchissons à un système d'aide à la manutention des pare-brise, indique Philippe Redondin. Même si nous ne réalisons qu'une quinzaine de remplacements par mois, l'opération peut être une source d'accidents au niveau du

dos car chaque pièce est encombrante et pèse de 15 à 20 kg. » Un système de poignées à ventouse est actuellement testé par les salariés.

« Nous avons beaucoup investi dans la prévention ces quatre dernières années et j'ai pu constater une amélioration de la productivité d'environ 10% : bien protégés, les salariés travaillent mieux, note Didier Bertrand, le directeur général depuis 2009 pour la région parisienne du groupe Schumacher auquel appartient le garage de la Résidence, et composé de 320 salariés. À terme, nous souhaitons étendre les initiatives de Chatou aux autres sites du groupe. Des adaptations seront sûrement nécessaires sur chaque structure à ses spécificités. Il faut être particulièrement rigoureux pour les garages de petite taille mais où l'activité est intense. » ■

K. D.



© Grégoire Maisonneuve pour l'INRS

LE GARAGE DE LA RÉSIDENCE EN QUELQUES CHIFFRES

Le garage de la Résidence a pour activité la réparation mécanique des véhicules Renault et réalise des travaux de carrosserie/peinture pour toutes les marques de voitures. D'une surface de 1200 m², il se compose :

- d'un atelier mécanique de 400 m², avec un Renault minute pour les opérations rapides d'entretien, etc. ;
- d'un atelier carrosserie/peinture de 400 m² équipé d'une cabine de peinture et d'une aire de préparation pour certains ponçages ;

- d'un espace de stockage des pièces détachées 400 m², desservi par un monte-charge sécurisé.

Avec le point annexe de Croissy, le nombre de salariés s'élève à 80 et 11000 voitures sont vues chaque année.

Depuis 2007, le garage travaille avec la Cramif à l'amélioration des conditions de travail.