

## MORY BEKAERT... Lutte contre les faiblesses au volant

**Alcool, fatigue, soucis de santé peuvent amoindrir les capacités des conducteurs routiers, parfois de manière brutale. Dans le Pas-de-Calais, l'entreprise Mory Bekaert, soutenue par l'Assurance maladie, a pris des mesures pour prévenir ces situations délicates.**

Les cas de malaise grave au volant ne sont pas les plus courants mais ils ne sont pas rares. L'année dernière, la Caisse régionale d'assurance maladie (Cram) Nord-Picardie a enregistré une cinquantaine de décès imputables à cette cause, dont 14 concernaient des conducteurs. « Ces décès ne sont pas survenus en roulant car les conducteurs ont eu le temps de parquer leur véhicule. En revanche 25 à 50 % de ces décès auraient pu être évités si les secours avaient été prévenus », explique Jean-Denis Baudelle, ingénieur conseil à la Cram Nord-Picardie. Ce constat a conduit celle-ci à orienter ses efforts de prévention en direction de ces travailleurs isolés. Fin 2008, la Cram a proposé aux entreprises de transport routier des aides financières pour équiper leurs véhicules de dispositifs de sécurité. Objectif : prévenir les difficultés au volant et ne pas laisser les chauffeurs sans recours en cas de malaise.

Première entreprise de la région à avoir été réceptive à ce message, les transports Mory Bekaert, situés à Saint-Nicolas-lez-Arras, possèdent 84 poids lourds. Leurs 114 chauffeurs, qui réalisent des transports nationaux et régionaux, n'ont jamais été victimes de malaises, ni d'accidents dus à l'alcool mais la direction de l'entreprise a décidé de travailler avec son CHSCT pour modifier des habitudes alimentaires et améliorer leur hygiène de vie préventivement. « Nous sommes dans une logique d'information et de formation des conducteurs », souligne Sandrine Basset, la directrice de l'entreprise. Lorsque la Cram lui a proposé une aide pour équiper ses camions, elle a décidé de tester ce dispositif sur deux d'entre eux.

Les éthylotests antidémarrage (EAD) installés dans les cabines des camions ont été fournis par Dräger. Mory Bekaert a également fait appel à Transics pour équiper ses poids lourds d'un dispositif de géolocalisation et d'alerte secours. Coûts pour l'entreprise : 1 500 € pour l'EAD et plus de 2 000 € pour la géolocalisation qui nécessite également un abonnement de 25 € par mois. 25 à 30 % de la facture ont été pris en charge par la Cram.

### CHANGEMENT D'HABITUDES

Quels impacts a produit l'installation de ces équipements ? Une douzaine de conducteurs, qui utilisent ces deux camions à tour de rôle, sont aujourd'hui concernés. Ils n'ont eu aucune difficulté à se familiariser avec l'EAD dont la manipulation est plus simple que celle du chronotachygraphe par exemple. Il suffit d'adapter un embout sur l'appareil, puis de souffler tant que celui-ci émet un bip. Si l'alcoolémie est négative, le camion démarre. Dans le cas contraire, le chauffeur doit patienter 5 mn avant de pouvoir souffler de nouveau. Au troisième échec, le véhicule reste immobilisé pour une durée de 48 heures et il ne peut repartir qu'après l'intervention du chef d'atelier. Dans un premier temps, l'entreprise a réglé le seuil de blocage de ses EAD sur 0 mg/l puis elle a remonté ce taux à 0,2 mg/l pour des raisons réglementaires. Reste que l'introduction de l'EAD a produit un effet psychologique en bousculant certaines habitudes. « La première réaction des conducteurs a été de constater qu'ils ne pourraient plus boire une bière le midi. Elle a été remplacée par de l'eau », témoigne Gilles Delval, moniteur formateur responsable du personnel roulant de l'entreprise. L'introduction de cet équipement n'a suscité aucune réaction négative parmi les salariés et l'entreprise envisage son extension progressive à d'autres véhicules, l'année prochaine. Enfin, autre atout inattendu, l'EAD constitue un antivol efficace car pour pouvoir souffler et démarrer, il s'avère nécessaire de posséder les embouts jetables adéquats vendus par le fabricant.

L'autre dispositif de sécurité, le Transics, installé à droite du tableau de bord, permet au chauffeur de conserver un lien avec son entreprise et d'être localisable en cas de difficulté. Quel que soit le contenu affiché sur l'écran, une touche SOS reste affichée en permanence. En cas de malaise ou d'agression par exemple, il suffit au chauffeur de l'activer pour être mis en relation avec son entreprise. Lorsque ses bureaux sont fermés, un serveur transfère automatiquement l'alerte sur l'adresse e-mail et le téléphone portable de la directrice de l'entreprise. Un message indique le nom du conducteur, l'immatriculation du véhicule, l'activité du chauffeur à ce moment et sa

position géographique. A noter que l'appareil permet également de recevoir des messages en roulant, par exemple l'adresse d'un client ou un numéro de commande, sans obliger le chauffeur à utiliser un téléphone portable et à noter les informations manuellement. L'arrivée d'un nouveau message est signalée par un voyant lumineux. Ainsi averti, le chauffeur peut le consulter à l'arrêt.

### COMMUNICATION ADAPTEE

Parallèlement, l'entreprise déploie des efforts de sensibilisation de ses salariés. La difficulté est ici de s'adresser à des générations de conducteurs aux habitudes différentes. Les plus âgés, rompus aux trajets au long court, loin de chez eux, ont été habitués à consommer de l'alcool aux repas. La jeune génération de conducteurs, plus sédentaire, paraît davantage portée sur la consommation de sodas que de

vin ou de bière aux repas mais elle est aussi plus concernée par un autre produit à risque, le cannabis. « *Nous réfléchissons avec le CHSCT à la manière de communiquer avec les conducteurs. il faut des messages brefs qui marquent. Plutôt que des affiches dans nos locaux auxquelles les salariés s'habituent, nous envisageons la création d'un journal interne avec une bande dessinée consacrée à un message de prévention* », confie Sandrine Basset. Ces efforts de l'entreprise pour prendre soin de ses salariés sont payés de retour. L'absence d'accident évite celle de salariés en arrêt de travail. Elle se traduit également par une réduction du taux de cotisation que lui applique la Cram.

**Jean-Philippe Arrouet**

#### **Malaise au volant : savoir les détecter et réagir**

Dans une brochure destinée aux conducteurs, la Cram Nord-Picardie rappelle que les maladies cardio-vasculaires comptent parmi les causes les plus fréquentes de malaise au volant. Les facteurs de risque sont connus : l'hypertension artérielle, le tabagisme, l'excès de cholestérol, le surpoids, le stress, des antécédents familiaux, une mauvaise hygiène de vie... Des maladies neurologiques, telles que l'épilepsie ou d'autres, telles que le diabète, peuvent également être à l'origine de malaises. Leur imminence n'est pas toujours simple à détecter car elle peut être précédée par une grande variété de signes avant-coureurs. Une sensation de vertige, l'image de la route qui commence à tourner, constituent un signal d'alerte, rappelle le Samu du Pas-de-Calais. Autres indices sérieux : l'apparition d'un voile devant les yeux, des bourdonnements d'oreilles ou des maux de tête soudains chez des conducteurs qui n'y sont pas sujets habituellement. Dès l'apparition de ces symptômes, il devient urgent de garer son véhicule en sécurité pour ne pas représenter un danger pour autrui et d'alerter aussitôt les secours.