

- Le risque routier professionnel, une priorité pour la MSA.
- Entreprise cherche bonne conduite: signature d'une convention en Touraine.
- Convois agricoles : prendre la route en sécurité.
- « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas », reportage en Franche-Comté.
- Il n'y a pas d'âge pour apprendre.

Risque routier

Tous CONCERNÉS

Pas de complaisance avec les règles de conduite. L'espace de circulation se partage et un simple moment d'inattention, un coup de fatigue, une très légère infraction au code de la route, une vitesse juste un peu trop élevée peuvent avoir des conséquences graves pour soi et pour les autres. C'est tout le sens des messages entendus ou des spots vus durant la semaine de la sécurité routière organisée du 15 au 22 octobre 2007. Prévenir les accidents de la route, c'est un enjeu d'importance face auquel la MSA ne peut rester passive. Le risque routier professionnel, elle en a fait une des priorités de son plan santé-sécurité au travail (SST) 2006-2010. Prendre le volant ne constitue jamais un acte anodin. La MSA et ses partenaires mènent des actions, prennent des initiatives pour sensibiliser l'ensemble de la population aux dangers de la circulation.

*Circuler,
c'est aussi
travailler*



La route, c'est aussi un lieu de travail

Conduire dans le cadre de l'activité professionnelle représente un risque qu'il ne faut pas négliger. La MSA en a fait une de ses priorités.



Réduire l'exposition au risque routier et améliorer sa prévention est l'un des 19 objectifs du plan santé-sécurité au travail (SST) 2006-2010 mis en place par la MSA pour les actifs agricoles. Ce qui se traduit par trois axes : réduire l'exposition au risque routier et les accidents de mission pour les secteurs et les populations les plus touchés ; inscrire ce risque dans l'organisation du travail des entreprises ; mener, avec ses partenaires, une politique de communication destinée, d'une part, à réduire les risques liés à la circulation des engins agricoles et, d'autre part, à sensibiliser les entreprises et les exploitants aux conséquences potentiellement très graves des accidents de la route. Les raisons de cette mobilisation ? Les faits parlent d'eux-mêmes : tous les secteurs d'activité sont concernés ; un accident sur cinq est grave ; environ 35 % des accidents du travail mortels sont des accidents de la circulation ; un arrêt de travail lié à un accident de la circulation est deux fois plus long qu'un autre. Le

monde agricole est évidemment concerné par ce risque du fait que les engins agricoles circulent sur la route avec les autres véhicules et que cette cohabitation peut être source d'accidents de la circulation potentiellement très graves. La diminution du nombre d'agriculteurs et l'augmentation de la surface moyenne par

30.000 km
par an
correspondent
à **500 heures**
de travail
annuel



exploitation ont pour conséquence un éloignement de plus en plus important des parcelles de la ferme et un temps de trajet des engins agricoles sur la route également plus long.

Rarement perçu comme un outil de travail

Par ailleurs, des études ergonomiques récentes menées dans cinq entreprises de secteurs d'activité différents montrent que la majorité des entreprises ne perçoivent pas le risque routier comme un risque professionnel et que la conduite n'est pas considérée comme une compétence professionnelle. De plus, le véhicule n'est pas perçu comme un outil de travail ou alors trop rarement. Par conséquent, ce manque de considération vis-à-vis de la conduite dans le cadre de l'activité professionnelle ne favorise pas la prise de conscience de l'exposition au risque rou-

Un soutien aux initiatives locales

Cécile Petit, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, et Jean-Denis Combexelle, directeur général du Travail, au ministère de l'Emploi, de la Cohésion sociale et du Logement, soutiennent le développement des initiatives locales en matière de prévention du risque routier professionnel. Ils ont participé en effet, ce mois-ci, à une journée organisée à Périgueux afin de mettre en valeur les initiatives prises par les différents acteurs publics et privés. Cette visite s'inscrit dans le cadre du travail de sensibilisation mené par le comité de pilotage pour la prévention du risque professionnel regroupant les grands régimes sociaux, dont la MSA.

Pour un véhicule utilitaire plus sûr



Depuis mars 2006, le Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier professionnel⁽¹⁾ s'est élargi à deux nouveaux partenaires : la CCMSA et la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales

(CNRACL). Grâce à l'adhésion du monde agricole et de la fonction publique territoriale et hospitalière, ce sont plus de vingt millions de salariés et de professionnels qui vont ainsi être sensibilisés au risque routier en entreprise. En janvier 2007, ce comité a fait paraître un Livre blanc présentant douze propositions pour améliorer les véhicules utilitaires légers⁽²⁾, ceux-ci étant trop souvent le parent pauvre des véhicules d'entreprise en matière de sécurité. En effet, une enquête de la CnamTS, qui a porté sur 4.000 véhicules, révèle que 57 % seulement d'entre eux sont équipés d'airbag conducteur, 33 % d'ABS (système anti-blocage des roues en cas de freinage intensif), 10 % d'airbag passager et 2 % de régulateur ou de limiteur de vitesse.

(1) Créé en 2001 entre les pouvoirs publics, la Sécurité routière et la CnamTS.

(2) Téléchargeable sur le site www.msa.fr

tier. Ce qui rend difficile le développement d'actions de prévention. La conduite professionnelle est un risque très « diffus » et de nombreux facteurs l'influencent plus ou moins directement, tels que l'état du véhicule, la formation, les objectifs de travail, la préparation du déplacement, la fatigue... Les entreprises perçoivent souvent ce risque comme relevant uniquement de la sécurité routière et du conducteur. Cette vision a tendance à entraîner des actions de prévention uniquement focalisées sur le conducteur (formation) et le véhicule. Ce qui est insuffisant. Il est nécessaire de mener une action plus globale, qui nécessite de s'interroger sur l'organisation du travail et, plus particulièrement, sur l'organisation des déplacements.

Des actions de prévention plus globales

Pour aider les entreprises dans cette démarche, la Santé-Sécurité au Travail a privilégié quatre pistes d'action sur lesquelles il est nécessaire d'agir, afin de prévenir efficacement ce risque. Il s'agit du véhicule (transport de matière vivante ou liquide, croisement de véhicule ou de matériel à fort gabarit), de l'organisation du travail (travail de nuit, heures supplémentaires, banalisation des déplacements quotidiens, vitesse excessive), de l'environnement routier (les professionnels agricoles empruntent les réseaux routiers les plus meurtriers que sont les routes nationales et départementales) et du conducteur (le stress, les conduites addictives, la vue, le manque de sommeil). ■

Anne Pichot de la Marandais



« Conduire, c'est travailler. Avant de prendre le volant, je m'organise »

Une plaquette d'information de six pages sur la conduite dans le cadre d'une activité professionnelle a été éditée par la MSA.

Elle est téléchargeable sur le site www.msa.fr.

Elle vise à sensibiliser les décideurs et les salariés au risque routier professionnel.



Les salariés sur la route, un sujet de préoccupation pour les entreprises. La MSA de Touraine donne l'exemple pour mieux jouer son rôle de sensibilisation et de prévention. Explications.

Entreprise cherche bonne conduite

La sécurité routière, un thème devenu routinier? Pas vraiment, car même si la situation s'est nettement améliorée, près de 5.000 personnes meurent encore sur les routes en France chaque année. Ce chiffre est plutôt bien connu du grand public. Ce qui l'est moins, c'est que les accidents du travail ayant coûté la vie à leurs victimes se produisent, pour environ 35% d'entre eux, sur la route. Des salariés meurent en se rendant à leur travail, ou en utilisant un véhicule au cours d'une mission professionnelle.

Si on prend en considération ce constat, l'initiative prise par la MSA de Touraine pour mieux sensibiliser les employeurs et les salariés au risque routier professionnel mérite un coup de projecteur (pas dans les yeux des conducteurs!). Le 18 octobre dernier, soit pendant la Semaine nationale de sécurité routière, cet organisme a signé une convention de partenariat avec la préfecture de

Loir-et-Cher et la Caisse régionale d'assurance maladie (Cram) du Centre, portant création d'un club d'entreprises dédié à la prévention de ce risque dans le cadre professionnel (voir article ci-contre « Une convention pour conjuguer les efforts »). Il s'agit d'une première pour un organisme de MSA, d'autant que la MSA de Touraine a inscrit le risque routier dans son plan santé-sécurité au travail pour la période 2006-2010.

L'après-midi même suivant la création de ce club, des représentants de diverses entreprises du Loir-et-Cher se trouvent réunis dans une salle spacieuse de l'ancien Hôtel-Dieu de Blois. L'objectif est d'échanger et de recueillir des expériences sur la sécurité des salariés dans le domaine routier. La décoration met les visiteurs dans l'ambiance, au moyen de panneaux géants et d'affiches choc. Leurs slogans sont éloquentes: « Une charge mal arrimée peut devenir une arme

(1) Ce pourcentage concerne la population des salariés affiliés à la MSA.

mortelle», « Ne laissez pas le hasard préparer vos déplacements professionnels », « Sur la route, même pour le travail... au volant, je ne décroche pas [le téléphone, NDLR] ».

Souvent hors agglomérations

Christophe Chassande, directeur de la DDEA (Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture du Loir-et-Cher), introduit la manifestation. Il rappelle l'historique de la prise en compte du risque routier professionnel depuis la signature d'une charte nationale en 1999. Cet historique aboutit à la signature de la convention citée plus haut,

et devant le public, l'orateur « *salue particulièrement le fait d'associer la MSA à la démarche* » engagée par ce partenariat. Présents dans l'assistance, le docteur Gilles Croyère, chef de service santé-sécurité au travail de la MSA de Touraine, et ses collègues conseillers en prévention, Michel Gautier et Bruno Breton, apprécient.

Les orateurs se succèdent, à commencer par des spécialistes, qui apportent des informations utiles pour connaître les conditions de trafic dans le Loir-et-Cher et les statistiques d'accidentologie locales. D'où il ressort que ce département possède un réseau routier particulièrement fourni et dense : 4,7 kilomètres par habitant, la moyenne



Une convention pour CONJUGUER les efforts

Ce matin du 18 octobre 2007, une trentaine de personnes se pressent dans une salle de la préfecture du Loir-et-Cher, afin d'assister à la signature officialisant le partenariat entre la MSA de Touraine, la Cram (Caisse régionale d'assurance maladie) du Centre et, enfin, l'hôte de cette cérémonie. Le partenariat ainsi créé se retrouve au sein d'une structure nouvelle, le Club entreprises risque routier du Loir-et-Cher ou CE2R 41. Comme pour d'autres CE2R existant dans la région, les objectifs de ce club sont d'aider les entreprises à évaluer les risques, de développer des actions concrètes de prévention, de créer un réseau d'échanges et de mise en commun, de valoriser les réalisations des adhérents.

Un réseau d'échanges

Richard Belmont, qui s'exprime au nom de la Cram du Centre, évoque la prise de conscience assez récente du risque routier dans les entreprises. Selon lui, c'est désormais « *un axe fort, avec la multiplication des trajets des salariés et leur allongement* ». Les actions engagées visent, résume-t-il, à « *passer d'une logique de coût minimum à une logique de risque minimum* ».

Henriette Bessé, présidente de la MSA de Touraine, confirme le souhait de la MSA de Touraine « *de renforcer les moyens mis en œuvre en matière de prévention des accidents de la circulation dont sont encore vic-*

times un trop grand nombre de salariés agricoles ». Cette volonté s'illustre depuis déjà longtemps, affirme-t-elle, par des interventions du service de prévention des risques professionnels « *dans les établissements d'enseignement agricole, maisons familiales et lycées agricoles, considérant que la formation à la sécurité routière est un élément à part entière de la formation des futurs professionnels de l'agriculture* ». La signature de la convention permet à la MSA, selon sa présidente, d'« *accentuer l'effort engagé en travaillant en partenariat avec les entreprises agricoles de Loir-et-Cher* ». Une initiative qui pourrait bien s'étendre prochainement au département voisin d'Indre-et-Loire, sur lequel la MSA de Touraine exerce également sa compétence. Au nom du préfet du Loir-et-Cher, Jean-François Moniotte considère que la participation de la MSA à un tel partenariat est importante. En effet, « *ce département est très rural, explique-t-il, particulièrement dans sa partie solognote. Certes, les entrepreneurs ont pris conscience aujourd'hui du risque routier, mais il reste un vrai travail de sensibilisation à mener. L'échange de bonnes pratiques a également son importance, et c'est tout l'intérêt de créer un réseau* ». Échange de bonnes pratiques, mise en réseau, sur ces sujets la MSA, c'est le cas de le dire, tient la route. ■

Thomas Bousquet



© Thomas Bousquet

De droite à gauche, Henriette Bessé, présidente de la MSA de Touraine, Jean-François Moniotte, représentant le préfet du Loir-et-Cher, et un représentant de la Cram du Centre, lors de la signature de la convention.



nationale étant seulement de 1,8 kilomètres. Par ailleurs, les accidents sont plus graves hors agglomérations, même s'ils sont moins nombreux. Ce fait met en lumière l'importance de la sensibilisation

→ des conducteurs d'engins agricoles, parfois conduits par des mineurs, comme le souligne Gilles Croyère, sachant bien sûr que ces véhicules sont loin d'être seuls en cause. Autres informations utiles, on apprend qu'il existe des heures de pointe en matière d'accident, situés logiquement lors des tranches horaires d'allées et venues du domicile au lieu de travail des salariés.

Des initiatives à imiter

Sur le plan pratique, des représentants d'entreprises situées dans le département exposent leurs différentes approches et réalisations. Pour renforcer la sécurité des collaborateurs sur la route, ce dirigeant d'une entreprise de couverture en matériaux a mis en place toute une campagne de sensibilisation dans l'entreprise et apporté des améliorations concrètes : entretien et remplacement des véhicules de société, aménagements techniques tels qu'un limiteur

de vitesse ou encore une cloison séparative dans les camionnettes. Elle empêche la projection d'objets sur les occupants du véhicule en cas de freinage d'urgence. Très applaudi, le responsable sécurité d'une entreprise japonaise détaille les multiples facettes du plan adopté par sa société : formation, évaluation des risques et réduction de l'exposition des salariés à ces risques, préparation et organisation des missions des collaborateurs amenés à se déplacer, rien ne manque. Son analyse de l'environnement va même jusqu'à la suggestion d'aménagements urbains à la commune, après identification des endroits à risque. Plus ou moins importantes, plus ou moins fortunées, les sociétés présentes font preuve de sérieux, et l'assistance aussi, qui pose des questions concrètes sur la gestion du parc de véhicules, la sous-traitance du transport des salariés vers leur lieu de travail ou encore le coût de tel ou tel aménagement.

Il semble donc que la création de clubs d'entreprises soit une initiative à imiter, car elle permet non seulement ces échanges, mais aussi la mutualisation d'actions telles que la veille réglementaire, l'élaboration d'outils pédagogiques et de communication, l'assistance technique. À l'arrivée de tous ces efforts, les employeurs mériteront bien un certificat de bonne conduite.

Thomas Bousquet

De nouvelles règles de circulation des véhicules et des matériels agricoles et forestiers sont entrées en application en juillet 2006. Elles concernent les convois qui présentent un caractère exceptionnel en raison de leurs dimensions.

Convois agricoles : prendre

La circulation des véhicules et des matériels agricoles et forestiers aux dimensions supérieures aux limites réglementaires du code de la route relevait jusqu'au 12 juillet 2006 des règles du transport exceptionnel. Depuis cette date, une nouvelle réglementation est entrée en vigueur⁽¹⁾. Elle crée deux nouveaux groupes de véhicules (A et B), pour lesquels les règles de circulation ont été revues. Celles-ci se substituent aux anciens arrêtés préfectoraux ou à la réglementation récente des Autorisations de portée locale (APL). Cette décision répond aux souhaits de la profession agricole qui réclamait

depuis de nombreuses années une réglementation qui s'applique de façon uniforme dans toute la France.

Une voiture pilote

Sont concernés par cette modification, les véhicules équipés :

- d'un outil porté avant (chargeur frontal, tasse-avant...),
- d'un outil porté arrière de plus d'un mètre de long,
- de dispositifs anti-tassement des sols (roues jumelées, pneus larges...),
- ou ceux dont les dimensions dépassent

« Circulation et conduite des engins agricoles »

L'Institut national de médecine agricole (INMA) organise le 1^{er} février 2008 à Tours un colloque sur la circulation et la conduite des engins agricoles.

Le fils d'un exploitant agricole âgé de 16 ans peut-il conduire sur route un tracteur attelé à un outil d'une largeur de 2,55 mètres ? Un quad routier peut-il servir de véhicule d'accompagnement d'un convoi agricole ? Pour répondre à ces questions et à bien d'autres, que se posent les conducteurs d'engins agricoles pour savoir ceux qu'ils peuvent conduire, sur quelles voies et avec quelle signalisation, l'Institut national de médecine agricole organise le 1^{er} février 2008 à Tours un colloque sur la circulation et la conduite des engins agricoles.

Parmi les intervenants qui aborderont ce thème, Dominique Schaeffner, du département Observatoire des risques professionnels et du machinisme agricole (Orpma) de la CCMSA, présentera l'accidentologie des engins agricoles. Benoit Moreau, du même département, traitera de la circulation et de la conduite des quads sur route. Didier Bertrand, conseiller en prévention à la MSA de Touraine (Blois) fera découvrir des méthodes innovantes d'apprentissage de la conduite.

Nous reparlerons de cet événement dans un prochain Bimsa.

Pour en savoir plus

Le site Internet de la MSA, www.msa.fr, aborde la circulation routière des engins agricoles à travers quatre thèmes : en sécurité sur la route avec mon convoi agricole ; le gabarit et le poids que les véhicules agricoles doivent respecter pour prendre la route en toute sécurité ; les règles en matière de signalisation, pour bien voir et être bien vu de tous ; de la route au champ, quel permis et quel âge pour conduire ? Chacun de ces thèmes est développé dans une plaquette de six pages à télécharger.



la route en sécurité

les limites du code de la route⁽²⁾ tout en restant inférieures ou égales à 4,50 mètres de large et 25 mètres de long. Au-delà de ces deux dimensions, ce sont les règles du transport exceptionnel qui s'appliquent. Désormais, les modes de transport agricoles et forestiers sont classés en quatre catégories (voir tableau p. 28). Dès qu'un convoi dépasse un seul paramètre du gabarit du code de la route, de nouvelles règles de circulation et de signalisation s'appliquent pour les véhicules relevant des groupes A et B. C'est alors la plus forte caractéristique, largeur ou longueur, qui détermine

le groupe de convoi auquel il appartient. En plus de l'éclairage et de la signalisation prévus par le code de la route, les convois doivent respecter d'autres dispositions qui concernent les gyrophares, les panneaux rectangulaires indiquant « CONVOI AGRICOLE », les panneaux rouge et blanc (plaques carrées ou rectangulaires, bandes) ou les feux d'encombrement, les catadioptres... Les véhicules à moteur des convois des groupes A et B doivent circuler avec les feux de croisement allumés, de jour comme de nuit. Les convois du groupe A ne nécessitent pas de véhicule d'accompagnement.





➔ En revanche, les convois du groupe B doivent être équipés de deux panneaux rectangulaires indiquant « CONVOI AGRICOLE » et être accompagnés d'une voiture particulière ou une camionnette sans remorque. Ce véhicule précède le convoi, sauf en cas de circulation sur route à chaussées séparées: dans ce cas, il est placé en protection arrière. La voiture pilote doit être munie d'un panneau rectangulaire indiquant recto verso « CONVOI AGRICOLE » et être équipée d'un ou deux gyrophares. Ceux-ci doivent être allumés jour comme de nuit, ainsi que les feux de croisement du convoi et du véhicule d'accompagnement. Un responsable de convoi doit être désigné pour les convois du groupe B, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route et celle du convoi, le long de l'itinéraire. D'autres dispositions portent également sur les distances de sécurité, la signalisation lors de l'immobilisation, les zones géographiques et les jours de circulation, le franchissement d'une voie ferrée au niveau d'un passage à niveau et la vitesse...

Anne Pichot de la Marandais

(1) Arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules et des matériels agricoles et forestiers et de leurs ensembles, paru au Journal Officiel n°110 du 12 mai 2006.

(2) Soit 2,55 mètres de large, 12 mètres de long pour les véhicules isolés (tracteur ou machine automotrice, seuls ou avec outil porté) ou 18 mètres de long pour les véhicules avec un outil remorqué.

Quad' neuf?

Parmi les quads réceptionnés existant sur le marché, deux types sont utilisés en agriculture: les quadricycles lourds à moteur et les quadricycles réceptionnés comme machine agricole automotrice (Maga).



Il existe différents types de quadricycles à moteur ou « quads »: de loisirs, routiers et utilitaires. Ce sont ces derniers que l'on trouve de plus en plus en agriculture. Pour autant, il n'existe pas de définition du quad agricole dans le code de la route, mais plusieurs catégories de quads pouvant ou non circuler sur la voie publique, selon l'homologation dont le véhicule a fait l'objet avant sa commercialisation.

D'une puissance limitée, les quadricycles lourds à moteur peuvent être conduits avec le permis A ou B et doivent respecter les limitations de vitesse en vigueur sur la voie empruntée. Selon ce que précise la carte grise, ils peuvent éventuellement transporter un passager. Les quads réceptionnés comme machine agricole automotrice (Maga) sont des appareils pouvant évoluer par leurs propres moyens, normalement destinés à l'exploitation agricole et dont la vitesse de marche par construction ne peut excéder 25 km/h en palier. Cette vitesse est portée à 40 km/h pour les appareils dont la largeur est inférieure ou égale à 2,55 mètres et dont les limites de cylindrée ou de puissance sont supérieures à celles des quadricycles légers à moteur. Pour conduire cet engin sur route, il faut avoir 16 ans si le quad est rattaché à une exploitation agricole, une ETA ou une Cuma. Pour les autres cas, il faut 18 ans et le permis B.

Le nouveau classement des convois agricoles et forestiers

| Circulation selon les limites du code de la route | Règles de circulation applicables depuis le 12 juillet 2006 | | Circulation selon les règles du transport exceptionnel |
|---|--|---|---|
| | Groupe A | Groupe B* | |
| Largeur inférieure ou égale à 2,55 m. ET Longueur inférieure ou égale à 12 m pour les véhicules isolés ou inférieure ou égale à 18 m pour les véhicules avec un outil remorqué. | Largeur comprise entre 2,55 m et 3,50 m. OU Longueur au plus égale à 22 m. | Largeur comprise entre 3,50 m et 4,50 m. OU Longueur comprise entre 22 et 25 m. | Largeur supérieure à 4,50 m. OU Longueur supérieure à 25 m. |

* Convoi agricole nécessitant une voiture pilote et un responsable de convoi.



La fête des labours qui s'est déroulée à Clerval dans le Doubs en août dernier a été l'occasion de mener une opération originale de sensibilisation aux risques de l'alcool au volant, pour laquelle les Jeunes Agriculteurs ont sollicité le concours de la MSA de Franche-Comté.

« Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas »

« F estival du Doubs Labour », un joli nom pour deux jours de fête organisés à l'occasion de la finale départementale du Doubs des concours de labour, le samedi 25 août, et de la finale régionale Bourgogne-Franche-Comté le lendemain, à Clerval. Une manifestation qui a vu affluer des milliers des personnes, professionnels avisés ou simples spectateurs, jeunes ou moins jeunes... qui se pressaient pour assister aux différentes épreuves des concours disputés par une quarantaine de finalistes. Au programme également, animations, spectacles, expositions et jeux gratuits, pour tous les goûts, dans une ambiance conviviale et bon enfant, ont contribué au succès de ces deux jours... Très fréquenté, le stand de la MSA de Franche-Comté avait retenu – pour répondre aux préoccupations des Jeunes Agriculteurs, organisateurs de la manifestation – deux axes d'information/sensibilisation : les risques professionnels et les risques routiers liés principalement à l'alcool au volant. C'est dans le prolongement de ce thème que

s'est inscrite l'opération Sam, qui tout au long de la soirée du samedi et jusqu'au petit matin – lors d'une fondue géante, qui a attiré sur le site quelque 700 personnes, et du grand bal qui a suivi – a mobilisé délégués MSA et représentants des JA et de la FDSEA. Objectif : sensibiliser sur l'insécurité routière notamment en milieu rural – dans le Doubs, malgré une baisse de 15 % (un constat qui se retrouve au niveau national – voir encadré p.30), on a comptabilisé 47 tués en 2006 et 735 blessés – et faire passer le message : « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ». Principales cibles : les jeunes... mais pas uniquement eux.

Les délégués MSA mobilisés

Sollicitée par les Jeunes Agriculteurs pour l'organisation de l'opération, la MSA de Franche-Comté a tout de suite adhéré et s'est fortement impliquée en mobilisant ses élus locaux. « Initié par la prévention routière, ce type de prévention se trouve





➔ *habituellement plutôt à la sortie des discothèques. Sous chapiteau, au milieu des champs, c'était nouveau. Il fallait une organisation minutieuse»,* indique Monique Dintroz, responsable du service Éducation Santé à la MSA de Franche-Comté, intervenant départementale de sécurité routière, qui avec Lucrece Boiteux, vice-présidente de la MSA et présidente du comité départemental du Doubs, Monique Brand, responsable de l'échelon local des cantons regroupés de Clerval, Rougemont et Baume-les-Dames, et Géraldine Henrion, animatrice des JA du Doubs, n'a pas ménagé ses efforts pour définir des axes de travail, expliquer l'action, trouver des volontaires. «*Pas question d'improviser. L'opération a exigé une coordination rigoureuse et un engagement des différents partenaires: Jeunes agriculteurs bien sûr, mais aussi le pôle Sécurité routière du Doubs, la Gendarmerie, les Sauteurs pompiers.*»

Bonjour les dégâts

L'alcool a des effets qui obèrent nettement la capacité d'un individu à conduire un véhicule :

- diminution des réflexes (danger en cas de freinage d'urgence);
- rétrécissement du champ visuel (danger lors d'une intersection);
- augmentation de la sensibilité à l'éblouissement (danger pour la conduite de nuit);
- altération de l'appréciation des distances, de la profondeur et du relief (danger en cas de dépassement);
- surestimation de ses capacités et effet euphorisant (danger: vitesse excessive, non-port de la ceinture de sécurité, etc.);
- dégradation du comportement (danger: agressivité, non-respect de la réglementation, etc.);
- diminution de la vigilance, de la résistance, et de la coordination (danger dans tous les cas).



À l'entrée du chapiteau, les opérateurs Sam accueillent des jeunes venus pour la fête.

Une fondue géante

Retour à la fête du samedi soir, sous le chapiteau. Dès 19 heures, à l'entrée, la première des 4 équipes des opérateurs Sam (comportant chacune 4 personnes, délégués MSA, représentants des JA et de la FDSEA), qui se sont relayées jusqu'à 5 h du matin, accueillait les tout premiers participants à la fondue – groupes

d'amis, de copains, couples venus en voiture, etc.–, expliquait la signification de leur présence, le but de l'opération et proposait de désigner parmi eux le conducteur «sobre» chargé de raccompagner les autres en toute sécurité à la maison après la fête.

Pourquoi Sam ?

Depuis cinq ans, on note une baisse importante (– 12% entre 2002 et 2006) du nombre de tués sur les routes françaises, même si la diminution du nombre de blessés n'est pas aussi significative (– 5%). Pourtant, l'association vinse+alcool+ fatigue reste toujours aussi meurtrière. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : après la vitesse, c'est l'alcool qui constitue la deuxième cause d'accident de la route pour l'ensemble de la population (40% des accidents ont lieu lors des retours de soirées). Il est la première cause des accidents mortels chez les 15/24 ans. C'est donc particulièrement auprès des jeunes que l'opération Sam a un rôle à jouer. Le prénom « Sam », unisexe, renvoyant à la fois au diminutif de Samuel ou Samantha a été retenu par la Sécurité routière pour le conducteur désigné. Parce que s'amuser et rester sobre ne sont pas incompatibles. Et pour que la fête ne tourne pas au cauchemar.

« Certains avaient déjà entendu parler de l'opération et avaient déjà choisi leur Sam avant d'arriver. D'autres, curieux, intéressés, ont accepté d'emblée de participer ; personne en tout cas n'est resté indifférent », relève Monique Brand. Concrètement, chaque Sam (fait révélateur, dans la majorité des cas il s'agissait d'une fille !), identifié par un ruban autour du poignet, devait remettre les clés de la voiture aux opérateurs. En échange, il recevait un ticket pour une boisson non alcoolisée gratuite. À la fin de la soirée, il était invité à un contrôle d'alcoolémie (éthylotest), avant de reprendre ses clés. « Si le ballon était OK, il participait à un tirage au sort d'un stage de conduite dans un centre Centaure, offert par Groupama. » En revanche, en cas de test positif, il lui était fortement conseillé de rester sur place, « en mettant en exergue les dangers de prendre la route, notre rôle n'étant pas de nous substituer aux gendarmes ». D'ailleurs, dans le cadre du partenariat avec la Gendarmerie, les contrôles routiers avaient été renforcés sur les routes des environs. « Tous ceux qui nous avaient confié leurs clés ont joué le jeu. Aucun contrôle positif n'a été enregistré, tous ont respecté leur engagement, c'est encourageant, cela montre une amélioration des comportements et que les jeunes notamment sont bien conscients des dangers de l'alcool au volant », ajoute Monique Brand. Reste à souhaiter que cette désignation d'un Sam devienne une habitude, un réflexe pour tous... ■

Chantal Guennec

Permettre aux personnes âgées de conduire le plus longtemps possible et en sécurité : tel est l'objectif des « Aînés Ruraux – Fédération nationale ».

Il n'y a pas d'âge pour apprendre

La population française vieillissant, un nombre de plus en plus important de personnes âgées prend le volant. Mais certaines ont le permis de conduire depuis quarante ans. Leur conduite est moins sûre. Les conditions de circulation ont changé. Les ronds-points ont fait leur apparition. Lors d'accidents, le taux de gravité est supérieur chez les personnes de plus de 65 ans. Pourtant, il est indispensable que les aînés puissent se déplacer, notamment en milieu rural, afin qu'ils restent autonomes, la voiture étant un moyen de lutter contre l'isolement et de maintenir le lien social.

C'est pourquoi « Les Aînés ruraux – Fédération nationale » a engagé, en 1999, un partenariat avec Groupama, dans lequel elle propose à ses adhérents une action de prévention routière intitulée « Il n'y a pas d'âge pour bien conduire ». Pour cela, Groupama a mis au point un module de formation spécifique, destiné aux conducteurs âgés. Au cours d'un stage de deux jours, animé généralement par un professionnel d'un centre Centaure ⁽¹⁾, des bénévoles des Aînés Ruraux viennent se former pour être ensuite en mesure de relayer l'information auprès des adhérents des clubs. À l'issue de la session, ces futurs animateurs de la sécurité routière repartent avec un kit pédagogique contenant un classeur avec des transparents, un Cdrom et des conseils pratiques d'organisation, supports qui serviront à animer les réunions d'information.

Des réunions très appréciées

Ces réunions de prévention routière, qui se déroulent sur une demi-journée, sont ouvertes en premier lieu aux adhérents des clubs d'Aînés Ruraux, mais aussi aux habitants des communes. En moyenne, une cinquantaine de personnes y assistent. Les participants prennent conscience des effets du vieillissement sur les fonctions vitales (vue, audition) et de la perte progressive des réflexes. Avec l'avancée



en âge, des précautions liées à l'usage des médicaments, à la somnolence, à la fatigue, à la consommation d'alcool et à l'état de santé – autres facteurs de risque d'accidents – sont également prises en compte. Ces aspects, ainsi que ceux liés à l'état du véhicule, à la conduite de nuit et à l'évolution du code de la route, sont abordés au cours de ces séances.

Aider les aînés à maintenir leurs capacités à conduire dans de bonnes conditions et réduire le nombre d'accidents de la route : cet accompagnement des personnes âgées par « Les Aînés Ruraux » remporte un vif succès auprès des fédérations départementales. Plus de la moitié d'entre elles sont actives sur ce thème. La Gendarmerie nationale, les pompiers, la Sécurité routière, les préfectures et les auto-écoles apportent également leur soutien à cette action qui a déjà bénéficié à près de 100.000 personnes. ■

Anne Pichot de la Marandais

(1) Centre de formation à la sécurité routière de Groupama.