



TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

MONTÉES ET DESCENTES DES TRACTEURS POIDS LOURDS

Limiter les chutes de hauteur pour les conducteurs

Dans son activité,
le conducteur poids lourds
est amené à monter et descendre
fréquemment de sa cabine.

Les montées et descentes
de tracteurs poids lourds,
de manière répétée, engendrent
des risques de chutes de hauteur.

DÉVELOPPER
LA FORMATION TRANSPORT
ET LOGISTIQUE



 **l'Assurance
Maladie**
RISQUES PROFESSIONNELS

VOTRE INTERLOCUTEUR EN RÉGION :
Carsat Retraite
Bretagne & Santé
au travail



- Ce document a été réalisé par la CARSAT Bretagne et la Mission Prévention Transport de l'AFT.
- Il est la synthèse d'une étude menée auprès de quatre entreprises du transport en Bretagne en 2017, étude qui s'est basée sur des observations, entretiens et groupes de travail avec des conducteurs. Toutes les entreprises avaient un animateur prévention du transport routier (APTR) formé dans le cadre du dispositif développé par l'INRS et l'AFT.



LES RISQUES DE CHUTES DE HAUTEUR

Une forte sinistralité dans le transport

MONTER DANS UN TRACTEUR, UNE ACTIVITÉ PHYSIQUE EN SOI !

Définition : les chutes de hauteur sont les risques d'accident liés à la perte d'équilibre d'une personne travaillant au-dessus du sol , ..., et qui entraînent un impact violent du corps avec le sol. Sources INRS ED 4465

Les chutes de hauteur...



Selon les statistiques de la CNAM, 22 % des accidents du travail sont liés à des chutes de hauteur. Ces mêmes accidents représentent 27 % des accidents les plus graves.

Sources : ED 6095 INRS

Une étude de la Carsat Bretagne sur les Accidents du travail de plus de 150 jours d'arrêt montre que 50% de ces chutes sont liées à la montée/ descente aux abords de la cabine.

Les contraintes posturales...

Pour accéder au poste de conduite ou raccorder les flexibles, monter/descendre d'un tracteur ou de la plateforme arrière, engendre une sollicitation du dos, des bras et des jambes.



... impacts sur la sinistralité

RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC ARRÊT

Manutention manuelle	→ 32 %
Chute de hauteur	→ 22 %
Chute de plain-pied	→ 21 %
Manutention mécanique	→ 10 %
Risque routier	→ 8 %

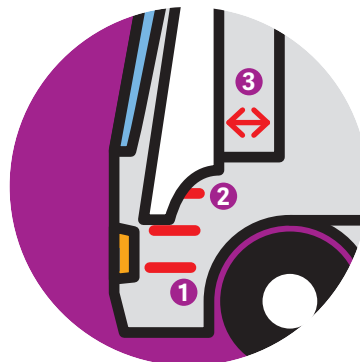
CLASSEMENT DES ACCIDENTS PAR GRAVITÉ

Chute de hauteur	→ 27 %
Chute de plain-pied	→ 24 %
Manutention manuelle	→ 19 %
Risque routier	→ 12 %
Manutention mécanique	→ 10 %

... liées à la conception des tracteurs

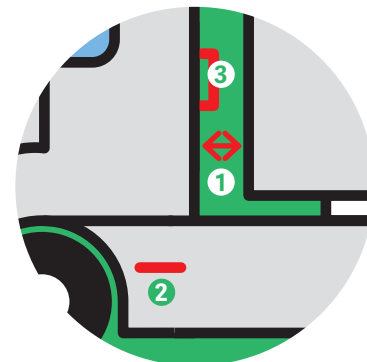
Divers facteurs conditionnent l'accès à la cabine ou à la plateforme arrière avec un effet tant sur le risque de chute que sur les postures.

L'ACCÈS À LA CABINE



- 1 ACCÈS À LA MARCHÉ HAUTE
- 2 DIFFICULTÉ À POSER LE PIED SUR LA MARCHÉ HAUTE
- 3 ESPACE ENTRE LA PORTE ET LE TRACTEUR

L'ACCÈS À LA PLATEFORME



- 1 ESPACE ÉTROIT AVEC LE GROUPE FRIGO
- 2 MARCHÉ D'ACCÈS DÉSAITÉ, INEXISTANTE, ETC
- 3 POIGNÉES INACCESSIBLES OU INEXISTANTES

Ces situations de travail peuvent générer des accidents et des maladies professionnelles pour tous les salariés, mais ces contraintes impactent aussi plus durement des salariés déjà fragilisés par des problèmes de santé, pouvant aboutir à des inaptitudes au poste de travail.



LES RISQUES DE CHUTES DE HAUTEUR

Analyser et comprendre les accidents du travail pour agir en prévention

AGIR SUR LA SANTÉ AU TRAVAIL

IMPACTE LA PERFORMANCE DE VOTRE ENTREPRISE

Établir un bilan santé et sécurité de votre entreprise

ÊTES-VOUS CONCERNÉ PAR LES CHUTES DE TRACTEUR POIDS LOURDS ?

Avant de pouvoir agir et mettre en place des actions de prévention, il est nécessaire de réaliser un état des lieux des accidents du travail dans votre entreprise.

- Enregistrer les accidents dans un outil de suivi (exemple : tableau Excel) précisant les différents risques par accidents et identifier ceux liés aux chutes.
- Partager cet outil entre les services RH et le référent en prévention.

COMBIEN VOUS COUTENT VOS ACCIDENTS DU TRAVAIL LIÉS AUX CHUTES DE HAUTEUR ?

- **Les coûts directs** : consulter votre compte sur : www.net-entreprise.fr, chaque accident de travail ayant entraîné un arrêt, ou non, y est enregistrée.
- **Les coûts indirects**, estimés 2 à 5 fois le coût direct, ils sont liés à la désorganisation provoquée par l'accident. Ils concernent le temps de travail des équipes pour gérer le dossier, le recrutement du remplaçant, etc.
- **Les coûts globaux** sont liés à l'image de l'entreprise, à la fidélisation des salariés et des clients et à l'attractivité du métier.



QUELLES SONT LES CAUSES DE VOS CHUTES DE HAUTEUR ?

- Afin d'identifier les causes directes et indirectes de l'accident, les aspects humains mais aussi techniques et organisationnels doivent être questionnés.
- Utiliser des outils/méthodes d'analyse des Accidents du Travail : « arbre des causes » ou « ITAMAMI », pour mener les entretiens et uniformiser les pratiques d'analyse. Des formations existent pour utiliser ces outils et monter en compétences les différents acteurs : dirigeant, référent prévention, conducteurs.

LES CAUSES DE CHUTE DE HAUTEUR PEUVENT ÊTRE LIÉES, DE MANIÈRE DIRECTE OU INDIRECTE :

- À L'ORGANISATION
- AUX RELATIONS AVEC LE CLIENT
- À L'ENTREPRISE D'ACCUEIL
- AUX MATIÈRES TRANSPORTÉES VÉHICULE UTILISÉ

Qui fait quoi ? Une procédure de gestion des AT en interne

- Du signalement des accidents par les salariés.
 - De la déclaration de l'accident, par le Service RH ou l'encadrement.
 - De son analyse par la personne en charge de la prévention, accompagnée des représentants du personnel.
 - Jusqu'au moment du retour à l'emploi (avec une adaptation de poste si besoin).
- Il est nécessaire de déterminer les rôles de chacun dans l'entreprise.

Monter en compétences la ou les personnes en charge de la prévention des risques professionnels avec la formation « Animateur Prévention Transport Routier ».

DISPOSITIF DE FORMATION CERTIFIÉ PAR L'INRS.



1 AT de 150 jours = 33 000€ en coût direct



AGIR SUR L'HUMAIN VIA L'INFORMATION ET LA FORMATION

Rendre les conducteurs acteur de la prévention

RENDRE LES CONDUCTEURS ACTEURS DE LA PRÉVENTION

Communiquer une culture de prévention dans l'entreprise :

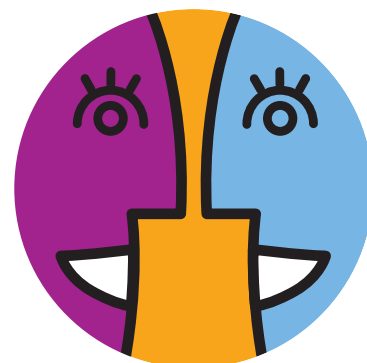
« Le risque de chute est réel, cela peut vous arriver ! »

« Le premier acteur de votre prévention c'est vous ! »

« Des actions sont possibles, tous ensemble agissons ! »

3 NIVEAUX D'ACTION

La prévention est un travail de tous les jours !



DONNER LA PAROLE AUX CONDUCTEURS !

- **Des outils et temps d'échanges :** organiser des réunions sécurité avec les conducteurs, proposer des fiches ou une application smartphone de remontée des risques "terrain".
- **Des formations :** sensibiliser, apprendre à repérer et à analyser les situations de travail à risques - la formation Acteur Prévention Secours qui permet aux conducteurs de mieux repérer les situations à risques pour s'en prémunir, faire remonter leur difficultés et être force de proposition dans les améliorations.

DES RESSOURCES À VOTRE DISPOSITION :

- DISPOSITIF DE FORMATION À LA PRÉVENTION DES CONDUCTEURS, ACTEUR PRÉVENTION SECOURS, CERTIFIÉ PAR L'INRS

À L'EMBAUCHE : L'ACCUEIL ET LA FORMATION SÉCURITÉ DES CONDUCTEURS

- Identifier et former une personne en charge de l'accueil, désigner si possible, un ou plusieurs tuteurs-formateurs à la conduite.
- Mettre en place un « manuel santé et sécurité du conducteur », où sont expliqués les spécificités de l'activité de l'entreprise, les risques associés et les contextes particuliers de chargement/déchargement.

DES RESSOURCES À VOTRE DISPOSITION :

- TUTOPREV' ACCUEIL TRM, INRS, ED 4461
- UNE FORMATION EN E LEARNING EST PROPOSÉE PAR L'OPCO MOBILITÉS

SENSIBILISER AUX BONNES PRATIQUES ET AUX CONSIGNES DE SÉCURITÉ

- Communiquer en interne sur la fréquence et la gravité des Accidents du Travail.
- Exemple :** Note et Flash d'informations sur les accidents dans l'entreprise.
- Diffuser des affiches et supports spécifiques aux risques de chute.

DES RESSOURCES À VOTRE DISPOSITION :

- MÉMENTO DE LA PRÉVENTION DU CONDUCTEUR ROUTIER, CNAM, AFT & CARCEPT PREV
- AUTOCOLLANTS 3 POINTS D'APPUI POSITIONNÉS DANS LA CABINE DU VÉHICULE



AGIR SUR L'HUMAIN

Des équipements de protection individuelle

BIEN CHOISIS, BIEN UTILISÉS !

LE NON PORT OU MAL PORT DE CHAUSSURES DE SÉCURITÉ EST PARFOIS IDENTIFIÉ LORS DE CHUTE DE CABINE

Certains modèles de chaussures ne sont pas adaptés pour la conduite, car jugés « inconfortables », les chaussures sont enlevées par le conducteur pendant les temps de conduite, notamment lors de trajets longs. Elles sont parfois stockées entre les marches de la cabine et non remises lors de la descente du véhicule.

Bien choisir les chaussures de sécurité

Plusieurs modèles peuvent être proposés selon le type d'activité réalisé par les salariés (quai, distribution, ligne ...).

- Établir des cahiers des charges des chaussures, montantes ou non, type de fermeture, poids maxi, type de semelle, etc....
- Mettre en place des essais avec les conducteurs avant un achat global.
- Permettre au conducteur de choisir sa paire de chaussures.



QUELQUES CRITÈRES FAVORABLES RELEVÉS LORS DES ÉCHANGES AVEC LES CONDUCTEURS :

- ✓ Possibilité de les porter sur site et en situation de conduite.
- ✓ Souples, légères, semelle antidérapante.
- ✓ Confort avec des semelles intérieures.
- ✓ Facilité pour les enlever et remettre rapidement.
- ✓ Limitant la compression du talon d'Achille.



Cas particuliers

POUR LES CONDUCTEURS AYANT DES PATHOLOGIES SPÉCIFIQUES: DES SEMELLES ORTHOPÉDIQUES

- Communiquer sur les consultations orthopédiques prises en charges par les mutuelles.

POUR LES TRAVAILLEURS HANDICAPÉS MOTEUR DES CHAUSSURES DE SÉCURITÉ ORTHOPÉDIQUES

- Rapprochez-vous de votre médecin de santé au travail pour les salariés RQTH, ayant des difficultés à porter des chaussures de sécurité « standard », l'AGE-FIPH peut être sollicitée pour une aide au financement.



AGIR SUR LA TECHNIQUE

Bien choisir le matériel de travail

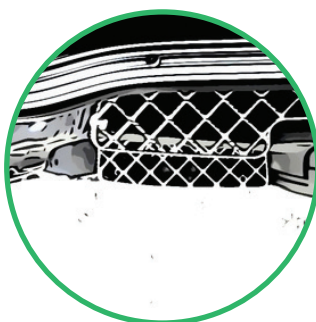
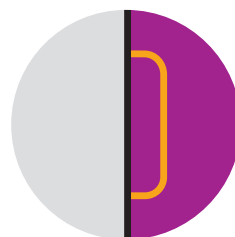
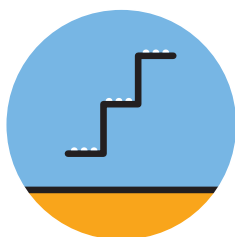
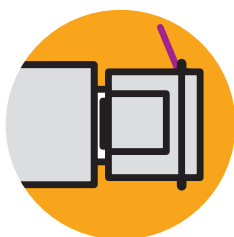
POUR UN ACCÈS TRACTEURS POIDS LOURDS EN SÉCURITÉ

BIEN CHOISIR LE VÉHICULE EN FONCTION DE CRITÈRES DE SÉCURITÉ

- Les modèles et marques de tracteurs de poids lourds présentent des caractéristiques de conception différentes.
- Le type d'activité pour lequel les véhicules sont destinés impacte la conception des cabines, exemple : cabine haute pour de l'activité ligne longue distance, cabine réhaussée pour activité de chantier, cabine basse pour de l'activité urbaine, etc...

Quels sont les critères à retenir pour un accès en sécurité au tracteur ?

L'étude a montré des contraintes d'accès à la cabine en lien avec plusieurs éléments qui sont des leviers d'amélioration et de sécurisation :



LA CONCEPTION DE LA PORTE :

- ✓ L'ouverture si possible à 90 degrés.
- ✓ L'ouverture à plusieurs degrés sans se refermer.
- ✓ L'encombrement faible des garnitures (ex vide poche).

LA CONCEPTION DES MARCHES :

- ✓ Un type de revêtement adhérent, favorisant l'évacuation de l'eau et boue. Exemple : métal, cranté, etc.
- ✓ Une configuration **escalier plutôt qu'échelle** avec un découpage plancher pour faciliter l'accès à la première marche en descendant.
- ✓ La première marche située à moins de 50 cm du sol.
- ✓ Un système d'éclairage dans les marches et au sol.

LA CONCEPTION DES POIGNÉES :

- ✓ Un type de revêtement adhérent, par exemple en mousse agrippant, plutôt qu'en métal peint.
- ✓ Poignées ou mains courantes suffisamment longues afin que le conducteur puisse respecter la règles des appuis quelque soit sa taille.
- ✓ Une visibilité avec un contraste de couleur plus ou moins marqué (exemple : option jaune).



Bien choisir le matériel de travail

POUR UN ACCÈS PLATEFORME ARRIÈRE EN SÉCURITÉ

- Lors des activités d'attelage/déttelage, le conducteur est amené à monter sur la plateforme arrière du tracteur pour accéder aux flexibles de frein.
- Les modèles et marques de tracteurs poids lourds présentent des caractéristiques de conception différentes.
- Selon la configuration cela engendre des contraintes d'accès et des risques de chutes de hauteur.



Quels sont les critères à retenir pour un accès en sécurité à la plateforme ?

- ✓ La présence de marches planes et profondes pour une dépose du pied stable.
- ✓ Une position des marches dans l'axe de la plateforme et sans entrave du déflecteur.
- ✓ Une poignée d'accroche, accessible dès que possible depuis le sol.
- ✓ Un déflecteur suffisamment mobile pour un accès libre à la plateforme.
- ✓ Un éclairage arrière fixé sur le tracteur.
- ✓ Une passerelle pour éviter un trou au milieu de la plateforme.



Pour plus de souplesse, prévoir un accès possible à la plateforme du côté passager.

Coordonner le service achats avec les projets de prévention

- Ces caractéristiques « ergonomiques » de tracteurs, peuvent être en option et doivent donc être intégrées lors de l'achat des véhicules.
- Le cahier des charges remis au fournisseur/concessionnaire doit être complété avec ces critères.
- À la réception le matériel doit être vérifié pour contrôler s'il est conforme aux besoins des utilisateurs conducteurs.



AGIR SUR LA TECHNIQUE

Bien choisir le matériel de travail

POUR UN ACCÈS PLATEFORME ARRIÈRE

L'option déport de flexibles : le bras suiveur

Afin de limiter la montée sur la plateforme arrière du tracteur, pour raccorder les flexibles, l'installation d'un bras suiveur sur la remorque permet de rapprocher les prises de branchement au bord de la remorque.



SOLLICITATIONS DU DOS
ET DES ÉPAULES LIÉES À L'ACCÈS
AUX PRISES DES FLEXIBLES
ET AUTRES RACCORDEMENTS

Cette installation doit néanmoins présenter des critères spécifiques

pour un fonctionnement sans contraintes posturales

(du dos, des épaules, des poignets ...)

QUELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES DU BRAS SUIVEUR POUR UNE UTILISATION OPTIMALE ?

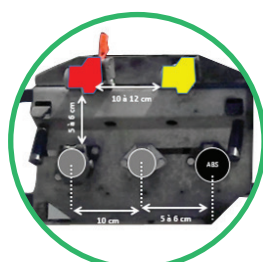
- ✓ Une poignée de chaque côté de la platine, solide et facile de prise en main.
- ✓ Un système de coulissement sans effort, par exemple : des galets en téflon.
- ✓ Un système de protection pour éviter d'abîmer le dispositif avec le tracteur (type bec de canard).



**ZONE D'ACCÈS AUX
BRANCHEMENTS
DES FLEXIBLES
AVEC UN SYSTÈME
NON ADAPTÉ**

**ZONE D'ACCÈS AUX
BRANCHEMENTS
DES FLEXIBLES À
PARTIR DU SOL,
SANS CONTRAINTES**

- ✓ Une hauteur d'installation permettant un accès dans une zone de confort maxi 1,3 m.
- ✓ Un accès limité en profondeur, un rail plus long ou un système de loquet pour prolonger la course de la platine, revenant tout seul pour éviter l'arrachement des flexibles de câbles.



**UNE CONFIGURATION
DES BRANCHEMENTS
SUR LA PLATINE
PRÉCONISÉE**

LE BRANCHEMENT DU CÔTÉ CONDUCTEUR ET PASSAGER DOIT ÊTRE ENVISAGÉ !

De chaque côté du tracteur, prévoir :

- ✓ Support pour les câbles débranchés sur le tracteur indispensable.
- ✓ Mobilité des déflecteurs, droit et gauche.
- ✓ Éclairage nocturne.

ACQUISITION ET MISE EN ŒUVRE DU MATÉRIEL :

- **Communiquer** le cahier des charges à la personne qui réceptionne la livraison pour s'assurer du respect des caractéristiques demandées.
- **Tester** le premier modèle avec un conducteur pour validation du dispositif.

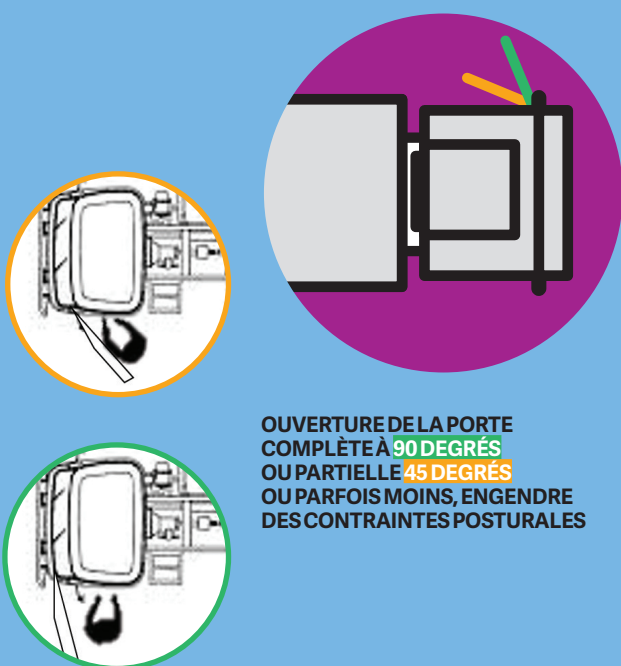
ACCOMPAGNER LES SALARIÉS DANS LA PRISE EN MAIN DU MATÉRIEL :

- **Inform**er les conducteurs sur les enjeux santé/sécurité du matériel.
- **Form**er les conducteurs à l'utilisation du bras suiveur.



L'accès aux cabines en conditions réelles

L'environnement de travail peut aussi favoriser les risques de chute



OUVERTURE DE LA PORTE
COMPLÈTE À 90 DEGRÉS
OU PARTIELLE À 45 DEGRÉS
OU PARFOIS MOINS, ENGENDRE
DES CONTRAINTES POSTURALES

L'IMPOSSIBILITÉ D'OUVRIR LA PORTE DU VÉHICULE ET LES DIFFICULTÉS D'ACCÈS À LA CABINE



Que ce soit dans l'entreprise de transport où au sein des entreprises d'accueil, les risques de chutes de tracteur sont aggravés par :

- ☑ La Conception du parking et des stationnements trop étroits.
- ☑ Le manque de luminosité et d'éclairage nocturne.
- ☑ Un sol non stabilisé ou la présence de trottoir accentuant les situations dangereuses.

DÉFINIR LES CONDITIONS DE CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT : LES PROTOCOLES DE SÉCURITÉ

- ☑ Pour agir sur l'environnement de travail, il est indispensable d'avoir évalué avec le client les risques spécifiques liés à l'activité future du conducteur. Exemple : lieu de stationnement, d'attente, de chargement, d'arrimage et de déchargement approprié.
- ☑ Transmettre les informations opérationnelles de sécurité au conducteur (horaires et coordonnées de l'interlocuteur entreprise, etc).

Toute situation à risques doit également être remontée à la personne référente en prévention, relations clients, etc, afin d'agir sur les dysfonctionnements, et sources d'accident :

- La formation APTR (animateur prévention du transport routier) donnera les compétences à votre référent prévention pour travailler avec vos conducteurs formés APS et mieux interagir avec les entreprises d'accueil sur la suppression des situations à risques.
- La formation APS.
- L'outil de remontée d'info.



DE LA TECHNIQUE À L'ORGANISATION

Réduire la fréquence des montées/descentes de tracteur

DES MONTÉES ET DESCENTES QUI PEUVENT ÊTRE ÉVITÉES !

La fréquence des montées et descentes de tracteur varie de 10 à 28 par jour en fonction des activités.

CONSTAT : La majorité des montées/descentes est en lien avec :

- L'ouverture et la fermeture des portes arrières et l'attelage/dételage de la semi-remorque.

Mais aussi des activités annexes :

- La dépose des affaires personnelles au moment de la prise et fin de service.
- La gestion des documents papier, les vérifications diverses de contrôle sur le véhicule.
- Les échanges répétés avec l'entreprise d'accueil, en particulier lors des temps d'attente non prévus.
- La recherche d'informations : problème d'adresse, d'accès sur site....

Toutes ces activités doivent être intégrées dans l'organisation de la tournée du conducteur. Une réflexion sur les choix de matériel et la conception de l'environnement de travail peuvent réduire le nombre de montées/descentes.



TENIR COMPTE DES ÉVOLUTIONS TECHNIQUES POUR SÉCURISER LES ACTIVITÉS AUTOUR DU VÉHICULE

- Lors de l'achat de véhicule ou en seconde monte, des options sur la remorque, la benne, peuvent être étudiées pour optimiser les conditions de travail.

Exemple de matériel : Sellette de sécurité, crochet d'attelage de sécurité à commande déportée, barre anti encastrement hydraulique, rideau arrière électrique, etc...

"ROULER ET MANUTENTIONNER EN SÉCURITÉ - GUIDE DE CHOIX DES ÉQUIPEMENTS DES POIDS LOURDS"
INRSED 6189



DÉFINIR LES CONDITIONS DE PRISE ET DE FIN DE SERVICE :

- **L'accès au véhicule :** circulation sur le parc, emplacement de stationnement « minute » à proximité des PL et facilité d'accès à la cabine, écartement entre véhicule et éclairage...
- **Le chargement des sacs personnels et professionnels :** mise à disposition de sac à dos, configuration du véhicule avec dépose facilitée des sacs sans monter dans la cabine, frigo, etc.

Ces aménagements techniques ont un impact positif sur la santé des salariés et le temps passé pour réaliser ces tâches.



Réduire les "précipitations"

DES TEMPS D'ACTIVITÉ SOUS- ESTIMÉS OU NON PRÉVUS : UN RETARD NE SE RATTRAPE PAS...

Un rythme soutenu de l'activité ne permet pas aux conducteurs de faire face aux imprévus lors des livraisons.

Chez le transporteur, sur la route, ou dans l'entreprise d'accueil, le conducteur réalise des activités dont le temps prévu dans le planning ne correspond pas toujours au temps réellement nécessaire, par exemple :

- Les temps d'attelage/dételage (ex: recherche de remorque sur le parking, test attelage, etc).
- Les temps de prise et de fin de service, (ex: recherche de véhicule, nettoyage, carburant, etc).
- Les temps de retard liés aux aléas chez les clients ou sur la route (ex : attentes au chargement/déchargement, problème de circulation, etc).

Agir sur les causes d'aléas :

AJUSTER LA PLANIFICATION DE LA TOURNÉE, AU PLUS PRÈS DU TEMPS NÉCESSAIRE :

- Mener une réflexion entre l'exploitation et les conducteurs sur les sources de retard afin de réajuster les plannings au plus près de la réalité.

Exemple : certaines entreprises ont fait le choix d'avoir des véhicules attitrés par conducteur. Ainsi, lors de changement de clients, la remorque est vidée, sans changer de tracteur. Cette organisation du travail a montré un impact positif sur le nombre de chute de tracteur des conducteurs.

FAVORISER LES TRANSMISSIONS DES INFORMATIONS DU TRAVAIL RÉEL DES CONDUCTEURS VERS DES EXPLOITANTS POUR :

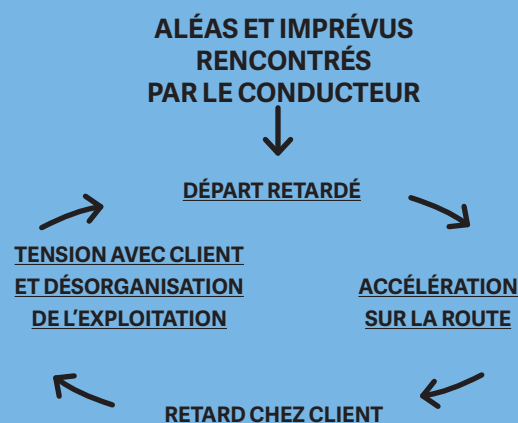
- Adapter l'organisation du travail, au niveau du transporteur.
- Revoir les conditions d'accueil si besoin, au niveau de l'entreprise cliente et ajuster le protocole de sécurité.
- Mettre à disposition du conducteur toutes les informations opérationnelles lui permettant d'anticiper les difficultés rencontrées.

Des outils de communication

au service de la prévention des chutes de tracteur

Avec la dématérialisation et la gestion des systèmes informatiques embarqués, les E-documents se développent dans l'activité du transport de marchandises. La mise en place de smartphone professionnel permet aux conducteurs de transmettre des photos pour illustrer les difficultés rencontrées chez les clients (accessibilité, situation de déchargement).

Exemple : interface ou application permettant la remontée des demandes de réparations poids lourds, des réserves sur le qualité marchandise et des alertes sur les situations à fort risque d'accident du travail.



Cette mise sous tension de la tournée du conducteur, engendre une accélération du rythme de travail, et des effets de précipitations qui accentuent les risques de chutes.



CARSAT BRETAGNE
DIRECTION DES RISQUES PROFESSIONNELS
236 rue de Châteaugiron
35030 RENNES CEDEX 9
drpdirection@carsat-bretagne.fr
www.carsat-bretagne.fr

AFT DÉLÉGATION RÉGIONALE BRETAGNE
emilie.boulin@aft-dev.com
Rue des Charmilles
CS 97749
35577 CESSON-SÉVIGNÉ CEDEX
www.aft-dev.com/bretagne

POUR EN SAVOIR PLUS :

- INRS : prévenir les risques dans le transport routier de marchandises
www.inrs.fr/metiers/transport-routier.html
 - Brochure INRS, ED 6095.
 - Transport routier de marchandises.
 - Guide pour l'évaluation des risques professionnels.
 - Brochures INRS, ED 6189.
 - Rouler et manutentionner en sécurité.
 - Guide de choix des équipements des poids lourds.
 - Brochure INRS, ED 826.
 - Vigilant à l'arrêt comme au volant.
- AFT
www.aft-dev.com/projects/mission-prevention-dans-les-transports-routiers-en-bretagne
 - Mémento de la prévention conducteur routier.
 - Boîte à outils prévention du transport et de la logistique de l'AFT.