

PIC

PROTECTION INDIVIDUELLE & COLLECTIVE



N° 107 - NOVEMBRE / DÉCEMBRE 2017 - 25€
WWW.PIC-MAGAZINE.FR

LE MAGAZINE DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL



DOSSIER

Dirigeants et managers

Comment les impliquer dans la prévention ? p.31



Entretien p. 26
> Pierre-Jean Olivier,
responsable HSE First-Stop Sud,
groupe Bridgestone

Équipements de sécurité

LA SÉCURITÉ

passé aussi
par les outils
p.44

Prévention des risques

DASRI

Comment
les éliminer
et les valoriser
p.50

Qualité de vie au travail

TURN-OVER

Comment
en finir
avec lui ?
p.54



bio express

> **2014 :** obtention du master Santé publique : société, environnement, enjeux sanitaires à l'université Aix-Marseille.

> **Février 2014 :** démarrage chez ETF (Vinci) comme cadre HSE, référent national MASE et Pénibilité.

> **Avril 2016 :** démarrage chez First-Stop (Bridgestone) comme responsable HSE Sud.

PIERRE-JEAN OLIVIER,

DR

interview

PIERRE-JEAN OLIVIER,

responsable HSE First-Stop Sud, groupe Bridgestone

« La sécurité demande du temps. Elle ne peut être soumise à d'autres impératifs ! »

Depuis un peu plus d'un an, Pierre-Jean Olivier est responsable HSE dans une des filiales du groupe Bridgestone. Il doit y mettre en place les outils et procédures pour améliorer la sécurité de techniciens qui ont parfois pris de bien mauvaises habitudes. Pas toujours simple...

Pouvez-vous nous décrire l'activité First-Stop au sein du groupe Bridgestone ? Et votre mission ?

Il s'agit d'une filiale distribution qui regroupe plus de 400 garages, dont 100 appartiennent en propre à Bridgestone. L'activité consiste à assurer le changement et l'entretien de pneus de particuliers, mais surtout d'engins industriels, de chantiers, du BTP, du génie civil ou de camions. Cela représente plus de 1 000 salariés. Au sein de cette filiale, j'ai en charge le développement HSE de la moitié des effectifs nationaux. Ce qui n'exclut pas les interventions hors de mon périmètre.

Quels sont les risques auxquels sont exposés les salariés placés sous votre responsabilité ?

D'une manière générale, et même si les risques sont un peu plus lourds lorsque nos techniciens sont amenés à intervenir sur des sites industriels, nos collaborateurs sont exposés à des risques de TMS dus aux manipulations répétées de pneus poids lourds pouvant atteindre 80 kg et de pneus pour des engins du génie civil dont le poids avoisine parfois les deux tonnes, au bruit lors d'interventions sur les sites industriels, aux risques mécaniques, etc. L'accidentologie à laquelle nous sommes confrontés est donc principalement celle des TMS et des blessures aux mains.

On conçoit aisément que manipuler un pneu de plusieurs dizaines, voire centaines de kilos, soit dangereux. Comment fait-on pour limiter les risques liés à de telles opérations ?

Pour les pneus poids lourds, il est difficile de trouver une solution parfaite. Et il n'existe pas grand-chose de disponible sur le marché. Par contre, pour les plus gros pneus, nous nous sommes dotés d'un « tyre handler ». Il s'agit d'un camion, que nous avons

adapté à nos besoins, équipé d'une grue auxiliaire avec à son extrémité une pince qui permet de saisir le pneu et de le déplacer. Le tout commandé à distance. Cela nous a permis de supprimer des phases de manutentions pour les gros pneus et de le placer directement sur l'essieu. Cette innovation a été développée en interne et est unique en France.

On a beaucoup parlé de la pénibilité ces derniers mois. Comment l'avez-vous gérée chez Bridgestone ?

Lorsque cette question a été mise à l'ordre du jour, j'occupais encore mes anciennes fonctions chez Vinci dans le secteur ferroviaire. Mon expérience acquise à cette occasion m'a permis de retranscrire chez Bridgestone ce que j'avais fait chez Vinci, à ceci près que nos techniciens interviennent durant des temps trop courts pour entrer dans la pénibilité et être soumis aux seuils définis aujourd'hui. Toujours est-il que cela nous a permis de réfléchir à nos modes opératoires et à tenter de les améliorer.

Vous travaillez depuis un peu plus d'un an chez Bridgestone. Quel bilan en-tirez-vous ?

Cela fait en effet un an et demi que j'ai intégré Bridgestone. Il s'agissait d'une création de poste. Ce qui démontre que le groupe a changé de vision en matière de santé et sécurité au travail et de prévention des risques professionnels. On y a pris conscience des risques inhérents à nos métiers et décidé de se doter des moyens humains et techniques pour améliorer les choses. Par exemple, je travaille actuellement à la mise en place de formations PRAP car la formation gestes et postures interne ne me paraissait pas suffisante. Et je suis soutenu dans cette démarche par ma direction. Nous développons donc en interne une nouvelle formation à partir d'un cahier des charges précis afin de disposer, à terme, en interne, de formateurs PRAP.

Dans certains secteurs d'activités comme le BTP, la diffusion de la bonne parole « sécurité » est souvent difficile et il faut constamment répéter les choses pour que les règles soient appliquées. Est-ce un constat que vous faites ?



« Nous cherchons à créer une vraie culture sécurité/prévention chez nos collaborateurs pour qu'ils aient notion du risque »

interview

PIERRE-JEAN OLIVIER, responsable HSE First-Stop Sud, groupe Bridgestone



Nous devons en effet répéter souvent les choses pour qu'elles soient comprises et intégrées. D'autant plus que nous devons faire face à des mauvaises habitudes lors de certaines opérations. Pour diffuser notre message sécurité et prévention, nous avons mis en place une procédure d'accueil d'une demi-journée pour tout nouvel arrivant, en nous basant sur le référentiel Mase. Puis le nouveau est confié à un technicien qui sera son référent et qui restera à ses côtés jusqu'à qu'il soit autonome et qu'il obtienne le feu vert en matière de sécurité et d'intégration des consignes.

Vous évoquez à l'instant certaines mauvaises habitudes...

Il est en effet difficile, parfois, de faire changer les choses. Nos techniciens ont parfois pris des habitudes qui peuvent les mettre en danger. Par exemple, nous avons beau leur avoir fourni pour démonter les pneus poids-lourds une machine embarquée sur un camion, certains continuent à le faire à la main ! Le problème est que nos techniciens, lorsqu'ils arrivent chez nous, n'ont pas suivi de formation dédiée à nos métiers : comment on démonte un pneu, à titre d'exemple. Ils découvrent donc cette activité sur terrain et prennent parfois de mauvaises habitudes. Pour faire changer les choses, il faut beaucoup expliquer, dialoguer, être pédagogue. Cela fonctionne et nous avons réussi à réduire de 40 % notre nombre d'accidents du travail sur un an.

Après une telle baisse, ne risquez-vous pas de vous heurter à un palier ?

C'est en effet un constat que nous faisons déjà. Et notre politique de prévention porte ses fruits. Nous ne sommes plus confrontés aux mêmes types d'accidents. Les accidents mécaniques ont fortement décliné et nous ne devons faire face désormais qu'à des TMS. Cela va nous pousser à aller plus loin dans la prévention, à faire changer les mauvaises habitudes et postures, grâce aux formations... D'où l'intérêt de disposer de formateurs en interne. Si

nous pouvons agir sur nos modes de fonctionnement pour améliorer la sécurité de nos techniciens, nous devons aussi faire comprendre à nos clients que nos collaborateurs doivent travailler en sécurité. C'est-à-dire disposer du temps nécessaire pour mener à bien leur mission dans les conditions voulues de sécurité. Or, il n'est pas toujours simple de faire comprendre à une entreprise du BTP, qui doit respecter des délais et qui veut reprendre le travail le plus vite possible. Pour cela, nous organisons régulièrement des réunions avec nos clients afin de leur expliquer nos contraintes. Ils sont généralement compréhensifs.

Vos techniciens peuvent identifier une situation à risque chez un client. Quelles consignes leur donnez-vous ?

Lors de l'accueil sécurité, nous leur expliquons ce qu'est le droit de retrait quand ils se sentent en danger. Et nous les invitons à l'exercer lorsque cela leur paraît nécessaire. C'est seulement après qu'on règle le problème avec notre client. D'une manière générale, nous cherchons à créer une vraie culture sécurité/prévention chez nos collaborateurs pour qu'ils aient notion du risque, qu'ils puissent identifier un danger, adopter les bons réflexes. Cette volonté de créer une culture sécurité ne concerne pas que les techniciens. Elle s'adresse aussi aux cadres dirigeants, aux managers de proximité afin qu'ils comprennent que la sécurité est l'affaire de tous. Il faut que les managers comprennent, par exemple, que si une opération nécessite du temps, c'est qu'il y a une bonne raison... La sécurité demande du temps. ■

LE GROUPE BRIDGESTONE, C'EST

- > Création en 1931
- > 140 000 collaborateurs
- > 178 usines dans 25 pays
- > Des produits vendus dans 150 pays ■

J'aime...

- > La participation de tous à un projet
- > La prévention des risques sanitaires
- > La communication et la formation
- > L'analyse de risque

Je n'aime pas...

- > Réduire la prévention à la sécurité et aux équipements de protection
- > Le travail désorganisé et précipité
- > Les systèmes de management « désintégrés »
- > Les directions négligeant leurs responsabilités ■



DR