

# SAUNIER DUVAL : sécurité du domicile à l'atelier

*Un site industriel qui accueille chaque jour plusieurs centaines de collaborateurs doit s'organiser rigoureusement pour assurer leur sécurité. C'est notamment le cas lorsque le site en question doit composer avec des flux de circulation aussi différents que les piétons et les chariots élévateurs.*



Entrée du site de l'entreprise, à Nantes, face aux parkings (à gauche).

**S**écialiste de la production d'eau chaude et de chauffage, l'entreprise Saunier Duval (filiale du groupe allemand Vaillant) possède une usine en France fabriquant la majorité des produits de la marque : chaudières murales à gaz, pompes à chaleur et panneaux solaires thermiques. Entre les salariés et les intérimaires, ce sont environ 600 personnes qui travaillent chaque jour dans l'usine située au nord de Nantes (Loire-Atlantique), sur un terrain de 110 000 m<sup>2</sup> dont la moitié est couverte.

L'ensemble est constitué, outre l'unité de production, d'un pôle de recherche et développement et d'un département de services (ressources humaines, achats, comptabilité, informatique et logistique).

## PRENDRE SOIN DES SALARIÉS MOTORISÉS

Essentiellement concentrée sur le site, l'activité nécessite peu de déplacements à l'extérieur. Le parc de véhicules est donc particulièrement restreint. Il est composé d'une quinzaine de voitures de fonction, de type berline, accordées en priorité aux membres du comité de direction. Ce parc est complété par une voiture électrique, utilisée

pour les déplacements de courte distance. Les préoccupations de Jean-Jacques Potrel, responsable de la production du site ainsi que des services généraux et, à ce titre, des questions d'hygiène, de sécurité et d'environnement, sont donc essentiellement tournées vers les trajets domicile-travail et le stationnement.

Plusieurs parkings, situés à l'extérieur du site, offrent un total d'environ 300 places. Les manœuvres y sont bien évidemment soumises à des règles de circulation. D'ailleurs les accès sont organisés selon les horaires de travail, pour éviter le croisement des flux de circulation. Un parking est réservé à l'équipe du matin, un autre à



A l'intérieur du site, l'allée bleue est réservée aux piétons.

celle de l'après-midi et le dernier aux salariés en horaires fixes. Plusieurs stations de gonflage sont disponibles ainsi que des miroirs muraux permettant de contrôler l'éclairage des véhicules.

Tous les deux ans, l'entreprise investit dans des opérations de sensibilisation pour ceux qui viennent en voiture sur le site. « *Sont abordés notamment les thèmes de l'alcool ou du téléphone au volant*, précise Jean-Jacques Potrel. *Il peut s'agir également de sessions de rappel du Code de la route, ou d'ateliers avec voiture-tonneau ou lunettes de simulation d'état d'ébriété. En pratique, ces manifestations s'organisent en demi-journées sur la base du volontariat et elles ont du succès* », assure-t-il.

Au final, l'entreprise dénombre peu d'accidents de trajet domicile-travail : trois accidents non responsables en 2018 et aucun pour l'année en cours.

### TRAJET DOMICILE-TRAVAIL : LES SOLUTIONS ALTERNATIVES NE FONT PAS RECETTE

Plus de neuf salariés sur dix viennent pourtant au travail avec leur propre véhicule. Le responsable de la sécurité reconnaît des difficultés à promouvoir l'usage des mobilités alternatives ou celui des transports en commun, malgré la présence d'une ligne de tramway qui passe devant le site dans un environnement urbanisé. L'entreprise paye pourtant l'abonnement pour les transports en commun et participe à l'achat de billets de train pour les lignes hors de l'agglomération nantaise.

Saunier Duval dispose aussi depuis deux ans, via un opérateur privé, d'un parc de vélos à assistance électrique en location.

Les salariés intéressés payent une location à l'année mais l'entreprise prend en charge 80 % du coût total, incluant un service d'entretien. Au final, cela revient à environ 90 € par an à chaque abonné, qui a aussi, à la fin de l'année, la possibilité d'acheter son vélo pour la moitié du prix d'achat neuf, soit 1 000 € environ. Une vingtaine de salariés seulement ont choisi ce service pour se rendre à leur travail. Jean-Jacques Potrel voit deux raisons à ce désintérêt : « *Le prix de l'immobilier étant élevé dans l'agglomération, nos salariés sont domiciliés dans un cercle de 40 à 50 kilomètres autour de Nantes. De plus, les employés de l'unité de production travaillent en horaires irréguliers, matin, après-midi ou nuit, au contraire de ceux qui ont une activité administrative.* »

Il en va de même pour le covoiturage. Ceux qui le pratiquent peuvent accéder en voiture sur le site de l'usine lui-même, à proximité de leur bureau ou de leur atelier. Mais, à ce jour, il n'y a pas plus de 5 à 6 équipages réguliers. « *Il y a certes les contraintes horaires et géographiques, mais je crois surtout, analyse Jean-Jacques Potrel, que les gens veulent préserver une certaine indépendance dans l'organisation de leurs déplacements.* »

### FLUX DE CIRCULATION : CONTRÔLE MAXIMUM

Dans l'unité de production, deux types de circulation se côtoient : piétons et engins mécaniques, principalement des chariots élévateurs, dont une quarantaine sillonne

les allées de l'usine. Mais les règles de circulation sont strictes et les flux de circulation séparés. Certains secteurs sont strictement interdits à la circulation des chariots, seuls les piétons peuvent y accéder. Dans tous les cas, une signalisation au sol spécifique permet de les identifier. Les allées peintes en bleu sont réservées aux piétons. Celles alternant les couleurs bleu et gris sont des allées techniques où les piétons et les moyens de manutention peuvent se croiser ponctuellement. Pour traverser les allées dévolues aux engins, sont prévus des passages piétons sur lesquels ces derniers sont prioritaires.

Le dernier accident - un piéton tombé à terre après avoir été bousculé par un chariot élévateur - date de 2015. « *L'accident, c'est notre hantise, affirme le responsable de la sécurité. Nous savons bien que dans un accident entre un piéton et un chariot, le premier est particulièrement vulnérable. C'est pourquoi nous sommes très vigilants sur ces risques.* »

Les engins de manutention sont dotés d'un équipement lumineux, un faisceau rouge qui se projette à l'avant et que tout piéton situé, même à plusieurs mètres, peut voir lorsqu'il croise le trajet de l'engin.

Dans l'usine, l'endroit le plus sensible est le magasin des composants qui alimente toutes les lignes d'assemblage. Les croisements des deux flux de déplacement y sont les plus nombreux. Dans ce

secteur, les piétons ont l'obligation de se vêtir d'un gilet fluorescent équipé d'une balise. Lorsqu'un piéton se trouve près d'un engin, la balise est repérée et une alerte se déclenche sur l'engin afin de prévenir le cariste. Tous les chariots sont équipés, depuis 2016, de ce dispositif d'origine qui représente un surcoût de 40 000 €, au total. Les caristes sont titulaires du CACES (certificat d'aptitude à la conduite en sécurité). Avant leur intégration dans l'entreprise, ils sont soumis à des tests en interne, à la fois pratiques, sur les compétences de manabilité du chariot, et théoriques. À la question de savoir s'il est fréquent que des caristes professionnels ne soient au final pas retenus, Jean-Jacques Potrel avoue que c'est de plus en plus souvent le cas : « *Dans les milieux de l'industrie ou de la logistique, il y a beaucoup de volontaires pour devenir caristes mais tous n'ont pas les compétences, malgré l'obtention du CACES, ou la mentalité nécessaire.* »

Stéphane Chabrier