

De la ferme à la banque : petit panorama des pratiques de conduite professionnelles dans le secteur agricole

Mathias Tourne (CCMSA)
et
Laurent Van Belleghem (OMNIA intervention ergonomique)

Réf. : Van Belleghem, L. & Tourne, M. (2010) Analyser l'activité de conduite professionnelle : approche ergonomique et illustrations. Dossier Technique de la Mutualité Sociale Agricole (MSA).

Mathias TOURNE

La MSA gère la protection sociale de l'ensemble de la profession agricole : l'exploitant, le salarié agricole, leur famille, les personnels des organismes professionnels agricoles (OPA), soit plus de quatre millions de personnes. Depuis plus de quarante ans pour la santé au travail et trente ans pour la prévention des risques professionnels, la MSA a en charge la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles des salariés agricoles et, depuis 2002, elle a en charge celles des non salariés agricoles.

Le risque routier professionnel est l'une des premières causes de mortalité au travail au sein du régime agricole. En 2007, on recensait 34 accidents routiers mortels sur un total de 70. Depuis plusieurs années, la MSA travaille activement à la prévention du risque professionnel. Il est devenu l'un des axes prioritaires de son plan « Santé et sécurité au travail en agriculture » en 2006-2010.

Le milieu agricole développe une économie de la terre pour faire fructifier un territoire. Au sein de cette activité et de cette économie de la terre, les déplacements occupent une place centrale. D'où l'intérêt de travailler sur l'activité de conduite au sein de ce secteur. L'approche développée par la MSA sur les risques routiers est centrée sur l'organisation du travail. L'idée est de montrer à l'entreprise que travailler à la prévention du risque routier professionnel peut lui faire gagner en efficacité.

Nous avons essayé de mieux comprendre et de caractériser le risque routier en milieu agricole et, pour cela, nous avons réalisé ou fait réaliser six études ergonomiques dans une exploitation agricole, une coopérative d'insémination artificielle, une coopérative céréalière et de transport de bovins, un Coopérative d'utilisation de matériel agricole (CUMA) ainsi qu'une entreprise d'élagage et une banque du secteur agricole.

Nous allons nous concentrer aujourd'hui sur quatre de ces six études.

Laurent VAN BELLEGHEM

L'enjeu de cette présentation est de vous faire appréhender la diversité des logiques et des pratiques des conduites professionnelles dans le secteur agricole. Cette diversité montre que la question de la conduite professionnelle et de la prévention du risque routier doit nécessairement passer par une analyse un tant soit peu compréhensive de ce qu'il se passe du point de vue du travail. Cela doit permettre d'engager ensuite des actions de prévention adaptées à ces pratiques toujours singulières et, parfois, étonnantes.

Avant de présenter ces quelques résultats, sans doute faut-il au préalable dire un mot du cadre dans lequel la question de l'activité de conduite professionnelle se pose.

Il faut d'abord rappeler ce qu'est la conduite personnelle. Elle est généralement mise en œuvre par une personne, un conducteur, au volant d'un véhicule et dans le cadre d'un environnement. Ce dernier est climatique, routier et marqué par un certain nombre de prescriptions publiques comme celles du Code de la route. Ces éléments vont en quelque sorte déterminer la conduite personnelle du conducteur. On considérera que l'activité est envisagée comme *autonome* : le conducteur est maître de ses objectifs, des moyens pour les atteindre et d'une partie des conditions de réalisation du déplacement, comme le choix du moment auquel il va partir pour arriver à l'heure.

La conduite professionnelle évolue dans un cadre relativement différent. En effet, on retrouve une partie des déterminants de la conduite personnelle mais, en plus, avec l'idée que le conducteur a cette fois-ci un statut particulier. En tant que salarié, il est lié à l'entreprise par un contrat de travail. Ceci implique un lien de subordination qui change radicalement la donne puisque l'entreprise a vocation à lui assigner des tâches avec des effets attendus en termes d'hectares cultivés, de produits bancaires placés, de ventes, etc. Ces effets attendus impliquent, à un moment ou à un autre, un déplacement de la part du salarié, qui devient par la même un déplacement professionnel. Dès lors, l'activité devra être non plus considérée comme simplement autonome mais aussi, dans la mesure où un lien de subordination existe, comme *hétéronome*.

Ainsi, les objectifs, les moyens du déplacement ainsi qu'une partie des conditions du déplacement seront déterminés non plus par le conducteur lui-même mais par l'entreprise. Ce qui veut dire que le conducteur devra gérer à la fois les effets du déplacement pour lui-même, en termes de santé et de sécurité de sa propre personne ainsi que ses effets pour l'entreprise en termes de productivité. Ces enjeux peuvent converger. Toutefois, ils peuvent aussi diverger par exemple sous la forme d'injonctions contradictoires. En outre, le conducteur peut être amené à gérer les effets de sa conduite sur l'environnement. On peut constater que ce partage entre effets sur l'environnement, effets sur le conducteur et effets sur l'entreprise recouvre les trois dimensions du développement durable : l'environnement, le social, l'économie. Il conviendra de se pencher sur le rôle de l'activité de conduite professionnelle dans les politiques de responsabilité sociale des entreprises qui intègrent les questions de développement durable à leur mode de management.

L'activité de conduite est à considérer comme hétéronome d'autant plus que le véhicule occupé par le salarié conducteur est souvent celui de l'entreprise. Il peut prendre différentes formes : cela peut être un véhicule léger mais aussi un engin aux caractéristiques particulières que l'on rencontre fréquemment dans le milieu agricole (tracteur, moissonneuse-batteuse, etc.) et qui nécessite des pratiques de conduite radicalement différentes de celles auxquelles prépare le permis de conduire

classique. Le véhicule devient une prescription de l'entreprise et non plus un moyen choisi par le conducteur.

Une autre prescription importante de l'entreprise est celle du *territoire* au sein duquel le salarié réalisera son activité de conduite. Voici quelques premières tentatives de définition, non définitives, celles-ci étant encore en construction. On peut différencier le territoire couvert par l'entreprise, qui parfois peut être très vaste, et le territoire à couvrir par le salarié qui est généralement une portion du territoire couvert par l'entreprise. Pour le territoire couvert par l'entreprise nous proposons la notion d'« *empreinte territoriale* » dans la mesure où cela renvoie au territoire que l'entreprise exploite, couvre, occupe, mais aussi à l'ensemble des structures qu'elle y installe pour pouvoir réaliser cette exploitation. Il peut s'agir des champs cultivés, des bâtiments, des lieux de stockage, d'un siège social, d'un réseau d'agences bancaires ainsi que de l'ensemble des voies d'accès qui permettront d'y accéder. Cette empreinte territoriale est relativement large et laisse sa marque sur le territoire. Ce n'est pas neutre. Un champ cultivé est bien *cultivé* et non en friche.

Le « *territoire professionnel* » du salarié est le territoire qu'il est chargé d'exploiter, généralement à partir de son lieu d'attache permanent, qui peut être, par exemple, le corps de ferme pour l'exploitant agricole, ou l'agence pour le conseiller spécialisé de la banque. Le territoire professionnel est une prescription en ce sens qu'il est affecté par l'entreprise au salarié. Ceci se rapproche du principe de répartition des tâches que l'on retrouve classiquement dans l'industrie à travers la division du travail, qui ici prend la forme d'une division du territoire.

Considérons par exemple l'empreinte territoriale d'une ferme d'élevage. On distingue les différentes parcelles situées directement autour de la ferme mais aussi celles qui sont situées dans un rayon de dix kilomètres et qu'il faut donc relier. On distingue aussi les infrastructures, l'étable, le corps de ferme à proprement parler, qui n'est d'ailleurs pas directement relié à l'étable, ce qui cause des déplacements entre les deux et, enfin, on distingue les lieux d'habitation de l'exploitant, véritable lieu de gestion pour lui. Cette empreinte territoriale est couverte par l'exploitant et son fils, qui exploitent la ferme ensemble. On remarque que cette empreinte se confond avec le territoire professionnel de ceux qui l'exploitent.

Autre exemple, celui d'une banque du secteur agricole. Nous observons le cas inverse. Nous sommes en Aquitaine. La caisse régionale de cette banque couvre l'ensemble de ce territoire par un réseau d'agences, qui vont définir un maillage du territoire et construire en quelque sorte une infrastructure d'exploitation de ce territoire. C'est évidemment un territoire trop vaste pour être couvert par une seule personne. D'où une répartition par secteur au gré d'une division du travail entre les conseillers, rattachés chacun à un secteur donné. Le territoire d'un conseiller couvre un secteur modeste à l'échelle de l'Aquitaine mais important pour lui. Il existe ainsi autant de territoires professionnels que de conseillers.

Notons que la caisse régionale de cette banque est née de la fusion de trois caisses départementales indépendantes. Les directeurs d'agences ont aussi un territoire professionnel. Ils font le lien entre le siège et les agences rattachées, et réalisent des déplacements réguliers de leur agence principale vers leur siège départemental. En 2000, une fusion des trois caisses départementales en une seule caisse régionale est intervenue. Cela a eu une conséquence directe sur le territoire professionnel des directeurs d'agences principales puisque les principales fonctions des anciens sièges départementaux ont été regroupées à Bordeaux. Une grande partie de ces directeurs s'est donc vue dans l'obligation

de multiplier les kilomètres à parcourir. Ces processus de fusions, conçus en principe pour rapprocher, éloignent de fait en termes de kilométrage.

Une dernière notion à comprendre est celle des *logiques de déplacements*, qui répondent toujours à des logiques de prescription des entreprises. Il s'agit de l'ensemble des modalités organisationnelles de déplacement du salarié conducteur sur le territoire professionnel. Elles vont prendre au moins trois formes. La première est la *logique de rayonnement*, qui correspond à une série d'allers et retours depuis un point d'attache permanent vers des lieux d'activité extérieurs. La seconde est la *logique de tournée*: partant généralement de son point d'attache le matin, le salarié réalise ses déplacements d'un lieu d'activité à un autre selon un circuit qui peut être prédéfini. Enfin, la troisième logique est une *logique de convoi*, particulièrement fréquente dans le milieu agricole, avec des déplacements collectifs de véhicules qui se suivent.

Abordons maintenant la question des pratiques de conduite. J'en présenterai trois illustrations.

La première concerne l'épandage de lisier pour l'exploitant agricole. Celui-ci se fait au mois de février, saison humide dans cette région. L'épandage consiste d'abord à remplir la cuve de lisier, au niveau du corps de ferme, ensuite à se déplacer dans les champs pour épandre et enfin suppose un retour au corps de ferme une fois la cuve vide. On retrouve ici une logique de rayonnement avec des allers-retours multipliés. On s'aperçoit que l'exploitant gère un certain nombre de critères liés à ces déplacements et à leurs effets. Il y a tout d'abord la fréquence des déplacements qu'elle cherche à optimiser au maximum afin de les limiter. A ce titre, augmenter la taille de la citerne peut être, par exemple, une solution d'optimisation. Ensuite, l'exploitant doit gérer son véhicule, notamment le gabarit et la lenteur sur les routes souvent étroites et humides. Il doit le manoeuvrer en prenant garde aux autres usagers de la route, notamment en anticipant au maximum les chocs frontaux tout en étant attentif à la file d'attente qui peut se former derrière son véhicule par de nombreux coups d'œil en arrière ou dans le rétroviseur. L'exploitant gère enfin son environnement ainsi que les traces de son passage dans cet environnement : il déclare ainsi éviter les déplacements les jours de très mauvais temps afin de ne pas souiller les routes de ses nombreux allers-retours dans les champs. Il souhaite en quelque sorte laisser sa trace sans la laisser. C'est une manière pour lui de se déplacer sur un territoire mais également de *construire* du territoire.

La deuxième illustration concerne les inséminateurs. Ceux-ci ont une activité très particulière qui consiste à se déplacer d'élevage en élevage pour procéder à l'insémination des vaches.

Le centre d'insémination observé, composé de plusieurs sous-centres, se situe en Bretagne et couvre une zone dense en élevages (correspondant à son empreinte territoriale). Il compte une centaine d'inséminateurs, chacun d'eux pouvant gérer seul entre 120 et 150 élevages sur un secteur défini (ce qui correspond à leur territoire professionnel).

Les inséminateurs se déplacent selon une logique de tournée : l'inséminateur part de son sous-centre de rattachement pour se rendre dans une série d'élevages. Arrivé dans l'élevage, il prend dans son coffre le matériel dont il a besoin pour l'insémination et effectue ses tâches.

En été, saison durant laquelle peu d'inséminations ont lieu, l'inséminateur en effectue une vingtaine par jour contre 50 à 70 en hiver, et donc presque autant de déplacements de ferme en ferme ! On compte normalement une vache par élevage à inséminer. En effet, les chaleurs des vaches sont très

courtes et difficiles à anticiper. Quand l'une d'elle est décelée, l'éleveur appelle immédiatement le centre d'insémination qui recueille la demande, crée un bon d'insémination et l'envoie au sous-centre dont dépend cet éleveur. Ce bon d'insémination sera récupéré le matin par l'inséminateur avec les autres bons à effectuer dans la demie journée. Il s'arrange généralement pour repasser au sous-centre le midi afin de récupérer les bons arrivés durant la matinée de manière à être le plus réactif possible. Une organisation est donc mise en place pour répondre à l'urgence de la demande des éleveurs. Le fait qu'il n'y ait souvent qu'une seule vache à inséminer dans un élevage à la fois explique pourquoi les déplacements sont fortement multipliés.

L'analyse que l'on peut faire dans ce cas est que les inséminateurs sont très attentifs à leur « performance », la rémunération dépendant notamment du nombre de bons d'inséminations réalisés. On comprend dès lors que les salariés souhaitent en faire le plus possible. Cependant, le terme de performance peut porter à confusion, notamment entre les novices et les expérimentés. Les novices estiment que la conduite est un instrument de la performance, dans la mesure où, entre chaque élevage, sa bonne maîtrise (la vitesse notamment) permettrait de réduire les temps de déplacement et donc de se rendre dans un plus grand nombre d'élevages. Le risque est évidemment qu'ils cherchent alors à augmenter leur vitesse pour augmenter leurs gains.

Les salariés expérimentés, quant à eux, évoquent tous le fait qu'il est inutile de conduire vite, et que la question de la performance se joue ailleurs, et plus particulièrement au niveau du geste technique d'insémination ! L'idée est de préparer au mieux ce geste en amont (en assurant par exemple le plus possible de soins à la préparation et à l'hygiène des paillettes) et en aval (rangement du matériel dans le coffre, nettoyage des bottes, prise de pause, etc.). Pour eux, l'essentiel est de garantir les conditions de qualité du geste technique. Cela évite de revenir plusieurs fois au même endroit ; car si l'insémination n'a pas fonctionné, les inséminateurs sont obligés de procéder à une nouvelle insémination gratuitement. En outre, limiter les aléas sur le geste technique permet de respecter la planification qu'ils se sont fixés et leur évite d'avoir à conduire vite. Il s'agit là d'un savoir-faire professionnel intégrant un enjeu de prévention : nous le nommons *savoir-faire de prudence*. On le voit, la question du geste technique d'insémination est centrale dans la conduite, même si le lien n'est pas évident au départ. C'est donc aussi un enjeu de formation professionnelle et non pas uniquement un enjeu de la formation à la conduite.

La dernière illustration concerne les salariés d'une CUMA pour la récolte du maïs doux. La particularité de cette récolte est qu'elle nécessite l'emploi d'un certain nombre de machines au même moment dans des parcelles non équipées de façon permanente. Cela va de la récolteuse à maïs à un ou plusieurs tracteurs à remorque, en passant éventuellement par un tracteur avec une remorque atelier pour effectuer les opérations de maintenance directement dans les parcelles.

C'est là une logique de convoi qui est à l'œuvre. Tous les véhicules se suivent en se déplaçant de parcelle en parcelle. Ce convoi partage l'espace public routier avec les autres usagers de la route. Vous comprenez que la tâche n'est pas aisée avec ce type d'engins. Avec le développement des CUMA depuis trente ans, ces engins sont de plus en plus mutualisés, multipliant le nombre de ces convois qui sont aussi de plus en plus longs et qui parcourent de plus en plus de kilomètres.

Or, pour beaucoup de salariés, c'est une pratique de conduite relativement inédite dans la mesure où c'est une activité très saisonnière : on embauche des chauffeurs lorsque l'on en a besoin, souvent des jeunes à qui l'on confie ce type d'engins pour la première fois. Ce personnel saisonnier n'a pas toujours la formation ou les compétences pour conduire cette catégorie de véhicule aux

caractéristiques si particulières : gabarit énorme, poste de pilotage central, peu de visibilité sur les côtés et sur l'arrière, en hauteur par rapport à la route, assez lents, avec beaucoup de vibrations, et souvent doté d'un compteur de vitesse en miles puisque ce sont pour beaucoup des véhicules fabriqués aux Etats-Unis, etc. Enfin, et c'est peut être le plus important, une coordination des déplacements des véhicules est nécessaire dans la conduite en convoi.

Ceci est particulièrement inédit puisque l'on quitte la conduite individuelle classique pour une forme de « conduite collective », laquelle implique une coopération et une coordination importantes. Cette dernière s'effectue par la visibilité directe ou par un système radio, mais peut être rapidement mise à mal au moindre stop, au moindre sens giratoire, au moindre rétrécissement de chaussée, à la moindre traversée de route à quatre voies. Dans ces conditions, le convoi risque souvent de se déstructurer, de perdre l'un des véhicules qui se retrouve alors isolé, engendrant des situations de stress dangereuses.

La CUMA, en l'espèce, a tendance à se déresponsabiliser : elle considère qu'elle est dépendante de la conserverie pour qui la récolte est réalisée. Or, celle-ci se déclare elle-même dépendante du rythme de maturation du grain : pour ne pas prendre le risque de perdre une partie de la récolte, elle exige que le convoi effectue des déplacements parfois de plus de cent kilomètres. On assiste là à un déficit d'organisation du point de vue de la CUMA qui se déresponsabilise de la question des contraintes sur lesquelles elle n'est pas supposée avoir la main : météo, rapports avec la conserverie, etc. Or, l'enjeu de la prévention du risque routier est justement de définir des modalités organisationnelles permettant aux salariés-conducteurs de *faire-face* à des contraintes que, par nature, on ne maîtrise pas (météo). C'est là un enjeu organisationnel, dépendant directement de l'entreprise.

Je voudrais conclure en précisant les enseignements qui peuvent être tirées de ces observations en matière de prévention du risque routier professionnel.

Tout d'abord, la compréhension de ce que l'on peut appeler le « travail de conduite » (en termes de territoire, de logiques, de pratiques professionnelles) est un *préalable* incontournable avant d'envisager des actions de prévention.

Ensuite, il s'agit de savoir élaborer des actions de prévention adaptées aux caractéristiques identifiées du « travail de conduite ».

Celles-ci pourront être construites suivant un double enjeu :

- favoriser la construction de savoir-faire de prudence de métier. Il est crucial par exemple, chez les inséminateurs, de former les novices à la question du geste technique d'insémination parce que cela a à voir avec la question du risque routier, dans un contexte de performance donné. On le constate si l'on regarde les frais liés aux remplacements des pneus ou des plaquettes de frein qui sont moindres chez les expérimentés que chez les jeunes, alors qu'ils réalisent par ailleurs le plus d'inséminations. Il y a donc une convergence possible entre un enjeu de performance et un enjeu de prévention. Ceci est un enjeu de formation professionnelle et pas seulement de formation à la conduite (ce qui n'interdit pas, ici, de re_questionner les enjeux de performance induits par le mode de rémunération, par exemple).
- savoir anticiper et prévenir les situations de débordements, c'est-à-dire les moments où les salariés ne peuvent plus mettre en œuvre les savoir-faire de prudence qu'ils ont par ailleurs développés. Ils se trouvent alors dans une situation dans laquelle ils sont obligés de les mettre au second plan, voire de les abandonner : c'est alors qu'arrivent les situations à risque. C'est ici avant tout un enjeu de management et d'organisation du travail.

Questions

Janine ROGALSKI, Directrice de recherche au CNRS, Université Paris VIII

Je souhaite apporter un complément dans le sens de ce qui vient d'être dit. Une étude sur la conduite des sapeurs pompiers dans le secteur civil met en évidence les mêmes problèmes, en particulier le fait de savoir conduire lentement pour aller vite. Ce point est qui est souligné par les experts, les bons, ceux qui n'ont pas d'accrochages.

Dans le domaine où travaille ma collègue, Christine Vidal, le BTP et plus particulièrement la livraison de béton, il y a une articulation entre organisation, risque routier et professionnel et efficacité de la performance. On voit, de la même manière, que ce n'est pas en se concentrant sur le risque routier, en déployant des actions de formation spécifiques à ce risque, que l'on traitera ce problème de la conduite.

Michel SAUNIER, conseiller à la MSA Charente Maritime

Je crois que ceci illustre que l'ergonomie a toute sa place dans l'examen des postes de travail. On se posera de plus en plus de questions à ce sujet. Cela a manifestement aussi des conséquences sur un sujet d'actualité : le risque psychosocial. En effet, lorsque l'on conduit, il est évident que l'on se met en tension, en vigilance, et que tout ce que l'on vient de voir débouche également sur ce domaine là.

Pascal EUGENE, intervenant en prévention des risques professionnels pour un service de santé au travail, AMSN de Rouen

Vous avez parlé d'accidents du travail dans le domaine agricole bancaire. Vous avez présenté trois modes de gestion des déplacements : par tournée, par rayonnement, par convoi. J'aurais aimé savoir si, au niveau de la relation avec les accidents du travail, vous avez identifié des tendances qui se dégageraient par rapport à un mode d'exploitation plutôt qu'un autre ? Un des modes de déplacement est-il davantage sujet aux accidents que les autres ?

Laurent VAN BELLEGHEM

Non. Nous n'avons pas étudié cette question dans la mesure où, pour l'instant, une approche statistique sur la question n'a pas été faite.

Ceci dit, je crois que les trois modes de déplacement définis mettent en œuvre des logiques organisationnelles qui, en elles-mêmes, ne sont ni délétères ni protectrices. Tout l'enjeu est de savoir comment l'entreprise met en place des moyens de régulation pour que les déplacements s'effectuent en toute sécurité. Une de ces logiques peut être délétère si elle est peu anticipée ou, au contraire, elle peut être totalement protectrice si elle est suffisamment anticipée. En ce qui concerne la logique de convoi, par exemple, selon que les choix des déplacements du convoi sont maîtrisés par la hiérarchie des salariés, ces derniers sont ou ne sont pas en situation de difficulté. Dans une logique de tournée, très fréquente notamment chez les commerciaux, l'enjeu sera celui du lien entre les objectifs fixés – comme le nombre de visites par jour – et la manière dont les commerciaux devront réaliser leurs visites et gérer leurs déplacements. En fonction de ces objectifs et en fonction de la manière dont ces

objectifs intègrent la prévention des risques, cette logique sera amenée à générer plus ou moins de probabilités d'accidents. Peut-être pourrait-t-on essayer de mener une analyse statistique comparative mais je ne suis pas sûr qu'elle soit pertinente.

Mathias TOURNE

L'autre limite tient à ce que les accidents de la route, à l'échelle d'une entreprise, sont très rares. Cela limite la portée d'une analyse statistique.

Jean-Claude ROBERT, PSRE

Quant à moi, cette analyse statistique me paraît incontournable. Peut-être pas au sein de l'entreprise mais, au niveau de l'activité, nous sommes habitués à demander aux comités techniques de réaliser ces statistiques.

Prenons l'exemple de l'élagage, secteur qui se développe au sein de l'agriculture et où l'accidentologie concerne le risque routier mais aussi l'action sur l'environnement. On rejoint le problème de la prudence. Qu'est-ce qui permet de travailler vite ? Qu'est-ce qui permet de travailler avec efficacité ? Si on ne parle pas d'accidentologie aux entreprises paysagères, on n'est guère convaincant. Le souci de ces entreprises n'est pas forcément le risque routier, bien qu'elles rencontrent des problèmes liés au convoyage : problème d'empâtement d'un véhicule, d'une remorque qui laisse tomber des déchets ou des débris, etc.

Il me semble que, si l'on n'aborde pas la globalité des aspects, il est difficile de se référer à ce que vous recommandez, et qui est sans doute indispensable, c'est-à-dire un savoir-faire organisationnel de la part du responsable de l'activité. Ce dernier embrasse la totalité de l'activité et s'intéresse à l'ensemble de l'accidentologie du risque professionnel, pas spécifiquement à celle du risque routier qui peut tenir une place marginale à ses yeux.

Laurent VAN BELLEGHEM

Je suis d'accord avec vous sur le fait que la question de l'activité de conduite ne renvoie pas forcément à un risque en particulier qu'il faudrait isoler des autres. C'est particulièrement vrai dans l'élagage.

J'ai eu connaissance d'une étude sur la logique particulière du convoi dans ce métier. Les convois sont souvent à l'arrêt, placés sur le bord de la route, près des arbres, et n'avancent que petit à petit. C'est bien un risque routier parce que des personnes travaillent sur la route. La logique de convoi engage une conduite collective. Dans le cas de l'élagage, il y a une conduite mais aussi des stratégies de prudence collectives puisque que les salariés travaillent dans un environnement dangereux (route, branches qui tombent, risque chute, tronçonneuse) qui nécessite que chacun surveille l'autre.

En ce qui concerne les statistiques, on peut certes s'intéresser à une statistique d'accident. Mais cela présente deux inconvénients. Comme l'a dit Mathias Tourne, il y a très peu d'accidents de la route. Il est donc difficile d'en tirer des interprétations, même si ces accidents, bien que rares, sont souvent graves, voire mortels, et il faut les connaître. D'où la nécessité d'engager des actions de prévention qui ne s'appuient pas que sur une analyse statistique. En ergonomie, il s'agira, plutôt que de s'intéresser à l'accident, qui représente en quelque sorte la partie négative du travail, de se concentrer

sur la partie positive du travail, c'est-à-dire sur les raisons qui font que le convoyage et l'intervention se déroulent bien.

Qu'est-ce qui fait que, malgré la présence de risques forts, il n'y ait pas plus d'accidents dans l'élagage ? Sans doute parce que des savoir-faire et des stratégies de prudence y ont été développés. Or, souvent, ces pratiques sont méconnues par les employeurs, par les institutions, par les salariés. L'enjeu consiste ainsi à repérer les conditions qui font que le travail effectué se déroule sans accident. Repérer ces conditions, c'est aussi de la prévention : cela doit permettre d'identifier des savoir-faire qui deviendront des leviers, que l'on pourra renforcer par une action de prévention et ce, indépendamment de toute statistique d'accident. C'est donc aussi une manière de valoriser le travail, de lui reconnaître des valeurs positives orientées vers la prudence et la protection. C'est aussi un autre regard à porter sur le risque routier.