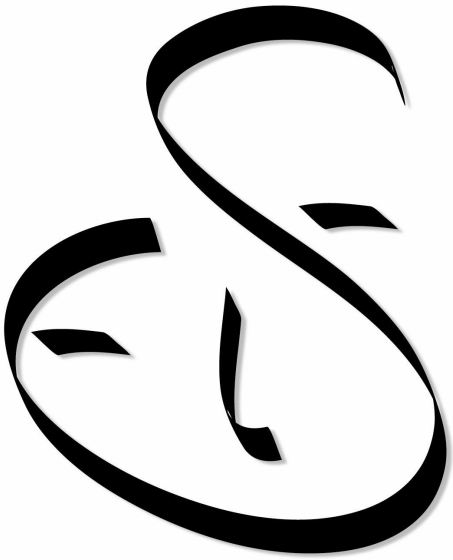


Société d'Ergonomie
de Langue Française

www.ergonomie-self.org

46ème congrès international. Société d'Ergonomie de Langue Française.

Archivé électroniquement et disponible en ligne sur :

www.ergonomie-self.org

www.informaworld.com/ergo-abs

Texte original.*

Des déterminants de l'entreprise aux macro-déterminants : à quelle échelle agir sur le risque professionnel ?

Laurent VAN BELLEGHEM[1], Perrine PECOT[2], Aurélie MARY DIT CORDIER[2], Rachel BARBET-DETRAYE[3] & Mathias TOURNE[3]

[1]OMNIA intervention ergonomique, 12/14 rue Courat, 75020 Paris
Laboratoire d'ergonomie du CNAM, CRTD (EA4132), 41 rue Gay-Lussac, 75005 Paris
[2]OMNIA intervention ergonomique, 12/14 rue Courat, 75020 Paris
[3]Caisse Centrale de la Mutualité Sociale Agricole, Tour les Mercuriales 40 r Jean Jaurès 93547 Bagnolet
laurent.vanbelleghem@omnia.coop, perrine.pecot@omnia.coop, aurelie.maryditcordier@omnia.coop, barbet-detraye.rachel@ccmsa.msa.fr, tourne.mathias@ccmsa.msa.fr,

Résumé : Malgré l'obligation générale de sécurité des salariés dont ne peut s'exonérer l'employeur, il est des risques professionnels dont la maîtrise ne semble pas se situer à son seul niveau. Dès lors, la prévention de ces risques doit être prise en charge aussi à d'autres niveaux de prescription du travail. Encore s'agit-il de conduire l'analyse du travail pour révéler ces macro-déterminants et savoir mobiliser les acteurs pertinents pour traiter ces questions dans un projet global de prévention des risques. L'ergonomie semble légitime et outillée, aujourd'hui, pour tenir cet objectif. Certains demandeurs institutionnels ont par ailleurs développé suffisamment leur stratégie de prévention pour s'engager dans cette voie.

Mots-clés : conduite professionnelle, risque routier professionnel, macro-déterminants, territoire

From the determinants of enterprise to the macro determinants: at what scale act on the professional risk ?

Abstract: despite the general obligation of security of employees imposed on the employer, some professional risks can not be controlled exclusively on this level. Thus, the prevention of these risks also has to be dealt with on other levels of prescription of activity. Still, the work needs to be analysed in order to reveal these macro determinants and manage to rally the relevant actors for treating these questions in a global issue on risk prevention. Nowadays, ergonomics seems to be legitimate and well-equiped to aim this goal. And some institutional actors actually embark on this course of action, with a properly developed prevention strategy.

Key words: at-work driving, occupational driving risk, macro determinants, territory

*Ce texte original a été produit dans le cadre du congrès de la Société d'Ergonomie de Langue Française qui s'est tenu à Paris du 14 au 16 septembre 2011. Il est permis d'en faire une copie papier ou digitale pour un usage pédagogique ou universitaire, en citant la source exacte du document, qui est la suivante :
Van Belleghem, L., Pécot, P., Mary Dit Cordier, A., Barbet-Detraye, R. & Tourne, M. (2011). Des déterminants de l'entreprise aux macro-déterminants : à quelle échelle agir sur le risque professionnel ?. In F. Jeffroy & A. Garrigou (Eds). *Actes du 46ème Congrès de la Société d'Ergonomie de Langue Française, « L'ergonomie à la croisée des risques »*. Paris, France, 14-16 septembre.
Aucun usage commercial ne peut en être fait sans l'accord des éditeurs ou archiveurs électroniques. Permission to make digital or hard copies of all or part of this work for personal or classroom use is granted without fee provided that copies are not made or distributed for profit or commercial advantage and that copies bear this notice and the full citation on the first page.

INTRODUCTION

Malgré l'obligation générale de garantie de la sécurité et de préservation de la santé des salariés dont ne peut s'exonérer l'employeur, il est des risques professionnels dont la maîtrise ne semble pas se situer à son seul niveau. Dès lors, la prévention de ces risques doit être prise en charge aussi à d'autres niveaux de prescription du travail : règles sectorielles et/ou territoriales de l'activité concernée, organisations professionnelles, institutionnelles et/ou politiques, cadre légal et réglementaire, cadre normatif, etc. Les acteurs d'autres catégories de prescriptions (économiques, techniques, environnementales…) peuvent ainsi venir compléter et enrichir le dispositif de prévention en lien avec ses acteurs « classiques » (services de santé et sécurité au travail, organisations syndicales, services prévention des institutions d'assurance maladie…). Encore faut-il pour cela les mobiliser sur ces questions et les faire converger sur une même représentation des risques encourus et des moyens à engager dans leur prévention.

Si l'ergonomie a su construire, jusqu'alors, une légitimité et une pertinence à conseiller les employeurs sur leur politique de prévention, elle doit aussi pouvoir s'adresser à d'autres catégories de prescripteurs. Deux questions se posent alors à elle :

- En quoi et comment l'analyse du travail permet-elle d'orienter une politique de prévention à l'échelle des différents prescripteurs du travail, non limités à l'employeur seul (mais, bien sûr, sans l'en affranchir totalement) ?
- Quelles modalités d'intervention permettent de tenir au mieux cet enjeu d'élargissement du champ de la prévention ?

Si le premier aspect porte directement sur la capacité de l'ergonomie à faire le lien entre l'activité de travail (au plus près des salariés) et ses macro-déterminants (situés à un niveau de prescription au-delà de l'entreprise elle-même), le second porte plutôt sur la capacité d'acteurs professionnels, institutionnels ou politiques à retenir l'approche ergonomique comme devant leur permettre de repérer en quoi ils sont concernés par le travail réel et d'agir, *in fine*, sur celui-ci. Ces deux aspects constituent de fait les deux faces d'une même pièce, entre demande sociale et offre ergonomique, qui ne peuvent être dissociées l'une de l'autre et se développent de façon concomitante[1].

A travers une intervention visant la prévention du risque routier professionnel pendant les vendanges, nous montrerons comment l'ergonomie a mis en évidence des macro-déterminants de l'activité de conduite professionnelle et a convenu de la nécessité d'agir à leurs niveaux. Nous montrerons aussi les raisons qui avaient amené le demandeur institutionnel à solliciter une intervention ergonomique pour l'aider à définir sa stratégie de prévention, ainsi que les orientations qui ont été données, in fine, à cette stratégie, à la croisée d'un secteur professionnel (la viticulture) et d'un territoire (le terroir viticole).

L'ANALYSE DES MACRO-DETERMINANTS DU TRAVAIL : UN ENJEU ANCIEN DE L'ERGONOMIE

Daniellou (2008) rappelle que si l'ergonomie a su élargir son analyse à des déterminants de plus en plus larges et intégrer progressivement différents champs de la gouvernance des entreprises, il n'en a pas toujours été ainsi. Il rappelle à cette occasion ses premières interventions portant sur les déterminants du poste, puis de l'atelier, puis du service… pour interroger aujourd'hui tant les programmes architecturaux des entreprises que les modèles économiques qui sous-tendent les décisions stratégiques des directions.

Pour autant, les déterminants situés au-delà du champ décisionnel de l'entreprise restent encore peu explorés de manière systématique par l'ergonomie, si ce n'est de manière contextuelle (le « contexte réglementaire » ou « économique » par exemple) générant parfois un certain fatalisme (« sur ça, on ne peut rien faire ») dès lors que l'intervention se situe au seul niveau de l'entreprise.

Il n'est pourtant pas rare d'identifier des composantes situées au-delà de l'entreprise qui déterminent, directement ou indirectement mais souvent de manière très forte, l'activité de travail concrète des salariés : la structuration du secteur d'activité concernée, l'histoire des entreprises qui le constituent, leur structure juridique, le tissu commercial, les règles explicites ou implicites de concurrence, la structure territoriale, la culture régionale, l'histoire des métiers, etc. Ces éléments viennent s'ajouter aux prescriptions formalisées que sont les accords collectifs de branche, la réglementation du travail et les standards de normalisation.

Dans une contribution déjà ancienne, Bourgeois et Durraffourg (1989) avaient identifié des liens entre le travail concret aux postes d'une chaîne d'abattage et les caractéristiques de l'évolution de la filière Viande, et évaluaient déjà l'intérêt d'agir sur ces dernières

[1] Cette réflexion nous incite à réaffirmer que l'offre ergonomique ne vient pas qu'en réponse à une demande sociale, mais que, bien souvent, la demande s'exprime car une offre lui pré-existe, permettant aux demandeurs potentiels de savoir qu'une réponse pourra être apportée à leur problème dès lors qu'ils le révéleront (dans le cas contraire, ce qui fait l'objet de la demande constitue un « problème sans réponse » que l'entreprise a dès lors intérêt à ne pas voir, encore moins à exprimer). Pour le dire autrement, c'est parce que l'ergonomie existe qu'il y a des demandes d'interventions ergonomiques ! Les ergonomes ont donc intérêt à rendre visible leur(s) offre(s).

dans le projet de transformation des situations de travail. Pourtant, ils s'interrogeaient alors en ces termes : « *Dans ce cas, l'ergonomiste n'a-t-il pas des prétentions excessives ? Ne risque-t-il pas de développer une action touche-à-tout et de déborder le cadre de ses compétences*[2] ? ». Vingt-deux ans plus tard, on peut revendiquer sans détours une légitimité de l'ergonomie à identifier ces liens. La question reste cependant posée de la possibilité qui lui est offerte par les demandeurs à venir agir concrètement dessus.

Une demande de la MSA sur le risque routier professionnel pendant les vendanges portait implicitement cette opportunité. Il était important de la saisir.

UNE DEMANDE PORTANT SUR UN CHAMP DE DETERMINANTS POTENTIELLEMENT LARGE

La Mutualité Sociale Agricole (MSA) est engagée, en tant qu'organisme de protection sociale du monde agricole, dans la prévention des risques professionnels des salariés et exploitants agricoles. Le risque routier professionnel et le secteur viticulture/vinification constituaient des objectifs prioritaires du plan Santé Sécurité au Travail (SST) 2006-2010 de la MSA. A chaque priorité était associée une maîtrise d'ouvrage (MO) chargée de définir la stratégie et les actions prioritaires. Ces actions étaient par la suite mises en œuvre au sein de maîtrises d'œuvre (ME) chargées d'en assurer la réalisation opérationnelle.

La MO risque routier et la MO Viti/Vini ont toutes deux défini le risque routier pendant les vendanges comme un sujet prioritaire. Une ME « partagée » composée de médecins du travail et de conseillers en prévention de la MSA ayant des compétences sur le risque routier et/ou sur la viticulture/vinification a été mise en place. Dans l'objectif d'élaborer des actions de prévention adaptées, la ME a souhaité faire réaliser une étude ergonomique sur le risque routier professionnel pendant les vendanges au sein de 7 grands terroirs viticoles de France (Alsace, Bordelais, Bourgogne, Champagne, Languedoc, Vallée de la Loire, Vallée du Rhône). La demande a été formalisée à travers un cahier des charges et a fait l'objet d'un appel d'offres public pour lequel OMNIA a été retenu.

Pour les demandeurs, le choix de recourir à une approche ergonomique pour définir une stratégie de prévention n'est pas neutre, ceci d'autant plus que l'offre de conseil concernant le risque routier en France est large (bien que proposant principalement des modèles de comportement par rapport au code de la route) et que l'ergonomie y est encore peu repérée (notamment dans sa capacité à réintégrer le travail dans l'activité de conduite).

Ce choix s'est pourtant imposé, grâce à un positionnement affirmé des demandeurs. En effet, le milieu agricole est très soucieux de la prise en compte du travail réel et développe une approche très pragmatique dans sa manière de penser le travail. La MSA a dès lors introduit dès le milieu des années 80 un module d'initiation à l'ergonomie dans le parcours de formation des nouveaux conseillers en prévention. De fait, l'ergonomie et l'analyse du travail réel sont très utilisées dans leurs pratiques de prévention.

Sur la problématique du risque routier pendant les vendanges, les responsables de la ME défendaient la nécessité de dépasser les prescriptions de la sécurité routière centrée sur le comportement du conducteur et le respect du code de la route (alcool, vitesse, ceinture) pour développer une approche centrée sur le travail réel et les conditions de réussite de l'activité de conduite dans le cadre de l'activité de ce travail. L'objectif sous-jacent était d'inciter les préventeurs (conseillers en prévention et médecins du travail) mais aussi les entreprises et autres prescripteurs (territoriaux notamment) à s'emparer de cette problématique et leur montrer qu'ils pouvaient agir sur ce risque de manière efficace, grâce à une meilleure connaissance du lien entre activité de conduite et activité de travail.

Par ailleurs, la MSA était engagée depuis plusieurs années dans un groupe de recherche institutionnel (nommé ACAT – Activité de Conduite, Activité de Travail) visant précisément à faire reconnaître l'activité de conduite comme activité de travail, groupe dans lequel l'approche ergonomique de l'activité de conduite professionnelle s'est avérée centrale. Ces travaux ont donné lieu à un colloque (Hubault, 2011) dans lequel la MSA a eu l'occasion de confirmer son intérêt pour l'approche ergonomique (Tourne et Van Belleghem, 2011).

L'ACTIVITE DE CONDUITE PENDANT LES VENDANGES : UN SYSTEME DE PRESCRIPTION QUI S'ETABLIT A L'ECHELLE D'UN TERRITOIRE

Passée l'étape de reformulation de la demande, permettant aux intervenants de passer d'une demande portant sur la prévention du risque routier à une démarche d'analyse de l'activité de conduite professionnelle, les analyses du travail ont vite confirmé une hypothèse portée implicitement dans la demande : le travail en viticulture, et notamment pendant les vendanges, est très majoritairement déterminé par des critères territoriaux. S'il n'est roi, le terroir apparait bien, ici, comme… le patron.

Le premier de ces critères est sans aucun doute celui relatifs aux contenu des cahiers des charges des vins produits, tels l'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC), définissant à la fois le mode de vendanges (manuel ou mécanique), les modalités de transport (en caisses ajourées, en bennes…), les périodes de vendanges, etc. dont vont dépendre directement les conditions de conduite des différents types de

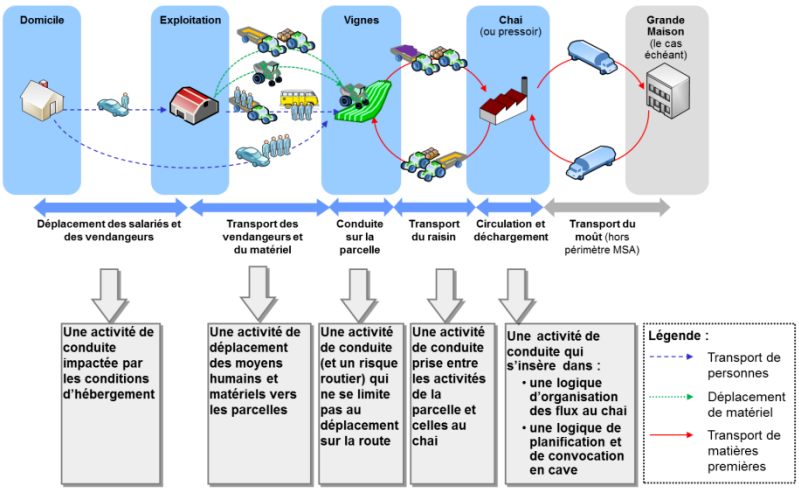
[2] Extrait des notes pour la présentation orale de Fabrice Bourgeois au colloque de la SELF de 1989 (communication personnelle).

véhicules mobilisés pendant la récolte (transport des vendangeurs, transport du raisin, déplacement du matériel, des machines à vendanger).

Un autre de ces critères est la structuration des moyens collectifs sur le territoire (vignes, caves coopératives, centres de pressurage, Grandes Maisons…). A la fois « source » et « produit » de l'activité viticole, cette structure autant technique que géographique apparait bien comme une prescription inscrite dans le territoire que nous avons proposé de nommer *empreinte territoriale* (Van Belleghem et Tourne, 2009). Cette dernière détermine très directement les conditions de conduite des salariés et des exploitants, notamment pendant les vendanges.

Enfin, l'analyse des déplacements sur les différents terroirs a permis de dégager un process type (figure 1) à partir duquel on peut identifier les principales typologies d'activités de conduite.

Figure 1 : différentes activités de conduite au sein d'un process type de déplacements



Si ces activités font l'objet de fortes disparités d'un terroir à l'autre, elles semblent cependant relativement homogènes au sein même d'un territoire, mettant en évidence des logiques de terroir agissant comme des macro-déterminants de l'activité.

Les trois illustrations suivantes en montrent des exemples significatifs.

Une activité de transport des vendangeurs déterminée par les conditions réglementaires d'hébergement

Les règles d'appellation du Champagne rendent obligatoire la récolte manuelle qui, associées à des durées de récolte imposées de plus en plus courtes, nécessitent pas moins de 100 000 vendangeurs saisonniers sur les trois semaines que durent les vendanges. L'offre de main d'œuvre en région n'étant pas suffisante, une grande partie de ces vendangeurs est « importée » et doit être nourrie, hébergée et transportée vers les vignes. Le transport de vendangeurs est une des problématiques centrales de l'activité de conduite en Champagne.

L'évolution légale[3] récente des critères d'hébergement des travailleurs saisonniers agricoles a conduit de nombreux viticulteurs à renoncer à l'hébergement des vendangeurs dans leur propriété en recourant à des gens du voyage payés à la tâche, ces derniers se logeant et se déplaçant vers les vignes par leurs propres moyens. Ce phénomène, non mesuré actuellement mais visiblement massif, semble s'être imposé comme une nouvelle « norme ». Pour autant, personne ne semble réellement satisfait de cette évolution, notamment au regard des risques générés, repérables en termes :

- de conditions d'hébergement dégradées, les campements sauvages s'étant multipliés (ce qui constitue un paradoxe par rapport à l'intention initiale d'amélioration des conditions d'hébergement),
- de conditions de déplacement des vendangeurs échappant au vigneron, les vendangeurs se rendant dans les vignes par leurs propres moyens individuels (ce qui correspond à un affaiblissement du rôle de l'employeur dans l'enjeu de prévention collective)
- de conditions de déplacement des engins dans les vignes perturbées par la diversification des populations et types de véhicules s'y trouvant. On a ainsi pu observer un viticulteur engageant sa machine à effeuiller dans les chemins de vigne devoir réguler sa vitesse en fonction des personnes (enfants, parents, grands-parents… logés à proximité immédiate des lieux de récolte) et des véhicules personnels qu'il croisait.

De fait, l'activité de conduite liée au transport des vendangeurs se voit déterminée par les conditions d'hébergement de ces derniers, elles-mêmes déterminées par l'effet conjugué de la réglementation liée à l'hébergement des travailleurs saisonniers agricoles (à portée nationale) et des critères de vendanges définies par l'appellation (récolte manuelle et période de vendanges courte). Ce sont des macro-déterminants puissants.

Agir en prévention, c'est ici ambitionner une action à l'échelle de ces macro-déterminants.

[3] décret 95-078 du 24 août 1995. Ce décret impose des critères d'hébergement stricts en termes de surface, de nombre de sanitaires et de conditions matérielles en fonction du nombre d'occupants.

Une activité de transport du raisin déterminée par des regroupements stratégiques de caves coopératives

Le contexte économique de la viticulture, particulièrement difficile en Languedoc, a favorisé la fermeture de nombreuses petites caves coopératives et le regroupement de certaines qui ont ainsi pu réaliser des économies d'échelle en mutualisant leurs moyens de vinification. Le périmètre géographique couvert par la cave s'en trouve plus étendu, augmentant mécaniquement les déplacements d'un certain nombre de viticulteurs, parfois jusqu'à 60 km, sur un réseau routier par ailleurs très emprunté (axes principaux de Carcassonne à Toulouse). Dans le même temps, l'augmentation du nombre d'adhérents pour une même cave favorise les files d'attente pour livrer à certaines heures, pouvant pousser certains chauffeurs à augmenter leur vitesse ou à réaliser des trajets en surcharge pour rattraper le temps d'attente en cave.

Les caves ne sont pas tout à fait ignorantes de ces contraintes. Des investigations réalisées au sein d'une importante cave coopérative de l'Aude, issue de la fusion de quatre caves voisines, ont permis d'accéder aux stratégies qui sont mises en place pour en réduire la portée.

Ainsi, afin de limiter les trajets des viticulteurs les plus éloignés et de réduire l'affluence en cave, certains apports sont réalisés vers des quais de réception intermédiaires. C'est ensuite un prestataire extérieur qui réalise le trajet quai de réception-cave avec un camion-citerne. Cette organisation limite considérablement l'affluence en cave mais nécessite d'importants moyens de vinification. Elle nécessite aussi une maitrise des apports et des flux de viticulteurs vers les quais de réception, qu'ils se réalisent en cave ou vers les quais de réception intermédiaires.

Pour cela, le technicien vignoble de la cave planifie les apports des vendanges en fonction des cépages et des besoins de vinification. En plus de cette planification et pour une meilleure visibilité des apports, le technicien adresse des convocations à l'ensemble des adhérents en leur précisant le jour, le cépage et la quantité à livrer. Ce principe nécessite un travail complexe de croisement de multiples données liées aux caractéristiques des différentes exploitations adhérentes (taille de la structure, moyens humains et matériel…), aux parcelles (cépage, taille, localisation, topographie, rendement…), aux résultats en laboratoires (degré de maturité…) etc. En plus de ce travail en amont, des réajustements quotidiens sont réalisés pendant la période de vendanges pour actualiser les convocations en fonction des aléas.

De fait, les modalités de répartition des apports, dans leurs dimensions géographiques (quais de réception intermédiaire) et temporelles (planification et convocation), visent à augmenter le pouvoir des caves à gérer par elles-mêmes les flux de tracteurs. Associées aux choix stratégiques de structuration des moyens collectifs, elles définissent une nouvelle « empreinte territoriale » qui vient s'imposer comme une prescription externe aux viticulteurs et aux chauffeurs. Elles apparaissent donc bien, et de plus en plus, comme des macro-déterminants de l'activité de conduite des chauffeurs. Si l'on souhaite que ces modalités continuent à participer de la prévention du risque routier (ce qui est le cas aujourd'hui, puisqu'elles visent à réguler le trafic), elles doivent avoir toute leur place dans le plan d'actions global.

Une activité de livraison en cave déterminée par les choix territoriaux de contenants du raisin

Les pratiques territoriales, parfois ancrées de longue date, peuvent être très prégnantes dans l'activité. Ainsi, en Alsace, le raisin récolté manuellement est déposé en botiche avant d'être livré en cave. La botiche, de l'allemand « Bottich », est un récipient prenant la forme d'une grosse cuve verticale de capacité équivalente à 200 kg. Pour vendanger des cépages en Crémant, les conditions AOC obligent à remplir les botiches de moitié (charge limitée à 100 kg) pour préserver la qualité du raisin.

Le choix de ce contenant n'est pas sans conséquence sur l'ensemble des activités de récolte et des moyens qui y sont associés : moyen de manutention dans les vignes (recours à un lève-botiche), moyens de transport des botiches (usage d'un tracteur et d'un plateau), moyens de manutention en cave (tapis roulants), moyens de lavage des contenants (jet)…

En cave, les infrastructures sont bien sûr conçues spécifiquement pour la livraison en botiche. Cette spécificité ne suffit cependant pas à réduire les contraintes que pose l'utilisation de ce type de contenant :

- engorgement plus fréquent de la cave lié au doublement de la fréquence des rotations dû au remplissage partiel des botiches (réduisant de moitié la capacité totale de transport du plateau, les botiches ne pouvant s'empiler les unes sur les autres, contrairement aux caisses ajourées utilisées en Champagne par exemple),
- difficultés de positionnement du tracteur et de son plateau au plus près du tapis roulant,
- difficultés de manipulation des botiches pleines pour les faire glisser vers le conquêt de réception,
- allongement des temps d'attente en fin de passage en cave lié aux contraintes de lavage unitaire des botiches (à la différence des caisses ajourées utilisées en Champagne par exemple, dont le format autorise le nettoyage en tunnel de lavage).

On le voit, le choix du format du récipient détermine fortement l'activité du tractoriste amené à faire les livraisons en cave, tant dans le transport proprement dit (fréquence des rotations) que dans les activités qui lui sont liées (attentes en cave, manœuvres, déchargement…). Or, cette prescription ne relève pas de la responsabilité seule de l'employeur (le viticulteur) qui ne saurait se démarquer de l'ensemble de la filière en s'orientant vers un autre type de récipient. Ce choix, inscrit au sein d'une pratique territoriale structurante, s'apparente clairement à un macro-déterminant de l'activité.

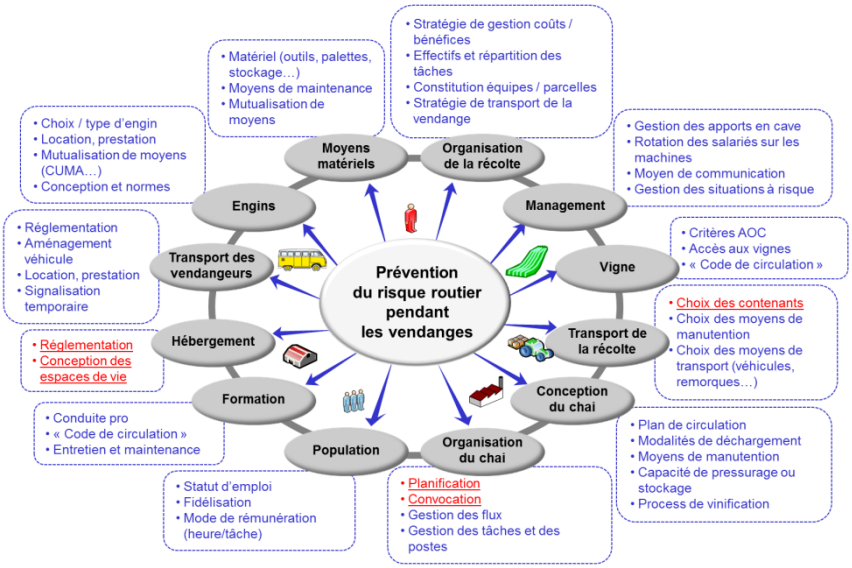
En choisissant de retenir ce macro-déterminant comme un levier de prévention potentiel, on mesure aussi les conséquences d'une évolution éventuelle de la nature du récipient : c'est l'ensemble de la structure technico-organisationnelle à l'échelle du territoire qui en serait affectée. L'enjeu d'y associer les acteurs concernés est évidemment central.

AGIR SUR LES MACRO-DETERMINANTS : UNE AMBITION NECESSAIREMENT POLITIQUE

Une synthèse du diagnostic ergonomique a permis de présenter sur un même schéma l'ensemble des déterminants (à l'échelle de l'exploitation viticole) et macro-déterminants (à l'échelle du terroir et de l'environnement réglementaire et technique) de l'activité de conduite pendant les vendanges (figure 2).

Figure 2 : identification des déterminants et macro-déterminants de l'activité de conduite pendant les vendanges

Figure 3 : les déterminants du travail : autant de leviers d'action possibles pour la prévention



Cette représentation permet de considérer chacun de ces déterminants comme un levier d'action possible en faveur de la prévention du risque routier professionnel (effet pour le conducteur) à mettre en lien avec les effets possibles et souhaitables pour le vigneron (enjeux économique et qualitatif notamment) comme pour le territoire (en termes de développement durable par exemple) suivant un objectif de maîtrise intégrée des risques.

La figure 3 représente de manière synthétique l'ensemble des leviers d'action proposés (les leviers soulignés étant ceux liés aux illustrations présentées ci-dessus).

Les leviers d'action représentés ici sont mis en lien avec les déterminants de l'exploitation viticole car, *in fine*, c'est elle qui est amenée à prescrire le travail au sein du lien de subordination qu'elle contracte avec le salarié. Pour autant, l'enjeu de la prévention va consister ici à reconnaître que nombre de ces leviers ne peuvent être actionnés par l'entreprise elle-même, mais nécessairement via d'autres acteurs qu'il s'agit d'identifier et de mobilier dans le projet de transformation du travail : coopérateurs, syndicats de vignerons, organisations syndicales, institutions territoriales, législateur, constructeurs, etc. La

prévention devient alors un enjeu politique qui peut se jouer, par exemple, à l'échelle d'un territoire.

C'est l'objectif qu'a proposé de poursuivre la MSA dans l'utilisation des résultats de l'étude en organisant une rencontre nationale des principaux acteurs territoriaux concernés par la problématique et en les invitant à poursuivre cette réflexion dans chacun de leur terroir.

CONCLUSION

Cette étude a permis à la MSA et à son réseau de préventeurs d'identifier les déterminants et macro-déterminants de l'activité de conduite pendant les vendanges. Elle sait maintenant comment et sur quoi elle peut aider les entreprises dans l'activation de leviers d'action pour prévenir le risque routier pendant les vendanges. Elle a surtout mesuré l'intérêt à s'engager dans la mise en œuvre de partenariats si elle souhaite pouvoir agir sur l'ensemble des déterminants de façon cohérente et coordonnée.

Trois populations d'acteurs au moins, peuvent ainsi être mobilisées :

- Les employeurs (viticulteurs) qui restent les prescripteurs principaux, mais dont les marges de manœuvres sont limitées par les prescriptions territoriales et réglementaires,
- Les acteurs territoriaux (syndicats professionnels, fédérations de coopérateurs, collectivités locales et territoriales, préfecture…),
- Les acteurs nationaux ou transversaux (tutelles ministérielles, législateur, organismes de normalisation, constructeurs…).

On le voit, les perspectives de prévention ouvertes se déploient ici à des niveaux très stratégiques de prescription. Pourtant, l'analyse s'est portée sur quelques situations bien ciblées (une par terroir) et a volontairement cherché à les comprendre finement, non dans leurs grandes tendances, mais dans leurs singularités propres, au plus près de l'activité de travail.

Ceci nous rappelle la puissance de l'analyse de l'activité. A l'inverse des approches statistiques ou épidémiologiques, qui cherchent à couvrir la globalité des situations mais peinent parfois à donner du sens aux chiffres qu'elles produisent, l'analyse clinique de l'activité, malgré sa focale réduite, permet de décrire précisément les processus d'émergence des risques dans les situations professionnelles singulières rencontrées par les salariés. Les déterminants identifiés à cette occasion ont cette caractéristique d'être structurants non seulement pour la situation observée, mais aussi pour les autres situations similaires. Ceci est d'autant plus vrai pour les macro-déterminants, dont l'effet s'étend bien au-delà de l'entreprise observée, à la majorité des entreprises du secteur concerné.

Faire porter des actions de prévention sur ces macro-déterminants s'avère alors particulièrement pertinent dans l'engagement d'une stratégie globale de prévention.

BIBLIOGRAPHIE

BOURGEOIS, F. & DURRAFOURG, J. (1989) Le travail de la viande, les nouvelles technologies et l'apport de l'ergonomie. 25e Congrès de la SELF, Lyon, 3-6 octobre 1989 : Evolutions technologiques et ergonomie. Organisateurs : Laboratoire d'Ergonomie Santé Confort de l'INRETS - Centre de Recherche et d'Application en Ergonomie de Lyon III / Laboratoire d'Ergonomie de Lyon I. Résumé : Le Travail humain, tome 53, n°4/1990, pp 347-368

DANIELLOU, F. (2008) Diversité des domaines d'intervention, nouvelles pratiques de l'ergonomie : qu'avons-nous encore en commun ? in Daniellou, F. (coord.) Actes des journées de Bordeaux sur la pratique de l'ergonomie, 19, 20 et 21 mars 2008.

TOURNE, M. & VAN BELLEGHEM, L. (2011) De la ferme à la banque : petit panorama des pratiques de conduite professionnelle dans le secteur agricole, in Hubault, F. (coord.) Activité de conduite, activité de travail. Editions Octares, Toulouse.

VAN BELLEGHEM, L. & TOURNE, M. (2010) Analyser l'activité de conduite professionnelle : approche ergonomique et illustrations. Dossier Technique de la Mutualité Sociale Agricole (MSA).