

prévention

infos

Juin 2003 / n°12

Bulletin de liaison des préventeurs du CNRS

Santé
Sécurité
Environnement

éditorial

Le risque routier

A plusieurs reprises, alerté par le poids important des accidents de circulation (leur nombre et leur gravité sont du même ordre que ceux des accidents de service), le comité d'hygiène et de sécurité de notre établissement a souhaité une prévention accrue de ces accidents.

Ceux-ci se produisant hors de l'enceinte de l'établissement (trajet, mission...), on se sent souvent désarmé pour les maîtriser.

Or, ces risques peuvent être abordés de la même manière que les risques professionnels.

Comme l'accident du travail, l'accident de trajet ou de mission est dû à plusieurs causes :

- matérielles :
état des véhicules...
- organisationnelles :
conditions de mission...
- individuelles : aptitude du conducteur, formation...
- environnementales :
météo, trafic...

De la même manière que pour les accidents du travail, il faut analyser pour comprendre et agir.

Jean Vinit
Inspecteur général
d'hygiène et de sécurité du CNRS

« 90 % des accidents de la route sont directement liés au comportement du conducteur !

Sommes-nous donc tous inconscients ? Avons-nous si peu d'estime pour la vie, la nôtre et celle des autres ? Est-ce toujours la faute de l'autre ?

Chaque année, près de 8 000 tués sur nos routes et plus de 150 000 blessés, devant un tel gâchis, on peut se demander quel est le prix de la vie ?

Pour une collectivité, cela peut être une perte économique importante puisqu'elle a investi dans cette vie par l'éducation, la formation, la santé...et n'en récoltera plus les fruits dans l'avenir.

Mais pensez aux familles, aux proches, à l'entourage, cette perte de vie ne peut être quantifiable : c'est une déchirure, une amputation, une violence inacceptable, un bouleversement total pouvant avoir des conséquences incalculables.

Sachez que vous êtes nombreux à prendre la route sans vérifier préalablement votre véhicule ou votre itinéraire, sans préparation physique, avec votre portable à la main ou en fonctionnement à attendre le coup de fil du contrat du siècle, ou après un bon repas copieux et bien arrosé au restaurant du coin, ou encore après avoir ingurgité quelques médicaments classés comme psychotropes pouvant altérer votre comportement...

Est-ce de l'inconscience, un manque d'information ou tout simplement le goût du risque ?

Moralisateur ? Non, sûrement pas ! Nous avons déjà toutes et tous, au moins une fois, non respecté la vie : accélérer pour passer au feu orange, traverser en dehors des passages protégés, passer un stop sans s'arrêter, ne pas mettre sa ceinture pour un petit trajet...

Nous pourrions nous demander alors si nous avons bien été éduqué pour conduire, si nous sommes tous aptes à "maîtriser" de véritables bolides dont les organes et dispositifs de sécurité très performants nous confèrent faussement, un sentiment de puissance et d'invulnérabilité. Nous a-t-on appris à vivre avec notre véhicule et parmi les autres ?

Pour répondre à toutes ces questions, nous devons simplement nous remettre en cause sur notre comportement "routier".

sommaire

> Editorial	1
> Le risque routier	1
> Missions : quelques conseils de prudence	3
> Plongée sub-aquatique scientifique	3
> Nouvelle publication de l'inspection générale d'hygiène et de sécurité (IGHS)	5
> Jurisprudence	6
> Retour d'expérience	6
> Formations	8
> Textes réglementaires, normes	8
> Congrès, colloques, réunions (à vos agendas...)	8

La route doit être partagée, devenir un lieu de rencontres (et non de contacts !) où la conduite devient un plaisir : conduire et savoir se conduire !

Tous, oeuvrons pour que ces tragédies permanentes ne se manifestent plus seulement par une comptabilité macabre, mais réveillent en nous tous le sens du respect d'autrui et de notre responsabilité face à la vie d'autrui et aussi à notre propre vie ! »

Quelques chiffres surprenants...

Quelques chiffres au CNRS pour l'année 2002 sur les accidents de trajet :

- 160 déclarations d'accidents de trajet dont 94 avec arrêt de plus de 24 heures
- 2146 jours d'arrêt

Causes des accidents de trajet :

- 57 % sont des accidents de la route
- 37 % sont des chutes de personne

- > En cas d'accident, le comportement humain est en cause dans 90 % des cas
- > Lors d'un choc frontal avec ceinture attachée, la probabilité d'être tué est de 2 % à 50 km/h et passe à 48 % à 70 km/h
- > Une diminution de 10 % de la vitesse entraînerait une baisse de 40 % des accidents mortels
- > Près de 60 % des victimes ne sont pas responsables de l'accident
- > Une nuit sans dormir équivaut à une alcoolémie de 0,5 g/l
- > 73 % des jeunes ont vécu un accident de la route (comme conducteur, passager, ou piéton)
- > Les femmes ont 3 fois moins de risque d'être tuées au volant
- > La nuit représente 10 % du trafic mais 47 % des tués
- > 75 % des victimes habitent le département où a lieu l'accident et 77 % le sont à l'occasion d'un trajet habituel

Quelques conseils

- > **Préparez votre trajet** : conduire c'est prévoir son itinéraire et préparer son organisme au trajet (attention aux repas trop copieux ou trop riches !)
- > **Votre chargement doit être réfléchi** : objets lourds aussi bas que possible, bagages calés et arrimés s'ils sont entreposés sur la banquette arrière. Ne jamais oublier l'existence de votre chargement car il peut modifier le comportement routier de votre véhicule !
- > **Installez-vous correctement au poste de conduite** : réglez votre siège, ayez vos bras décontractés, les jambes légèrement fléchies, réglez vos rétroviseurs intérieurs et extérieurs...

- > **Préparez et vérifiez votre véhicule** : les papiers, des outils, bidon d'huile, état et gonflage des pneumatiques, le bon fonctionnement des organes d'éclairage et de signalisation et l'efficacité des essuie-glaces. Contrôlez les différents niveaux (huile, liquide de refroidissement, lave-glace...)
- > **Mettez votre ceinture de sécurité** (même pour des petits trajets !) ! 9 éjections sur 10 sont mortelles !
- > **Attention à vos pneumatiques** ! Pour 20 % d'usure, un pneu n'a plus qu'environ 50 % d'efficacité sur l'eau...Pneu sous gonflé = mauvais guidage du véhicule, difficulté au freinage d'urgence, risque d'aquaplaning accru, usure prématurée, risque d'éclatement, consommation accrue...
- > **Respectez les distances de sécurité** : elles doivent être égales à 2 fois la distance parcourue pendant votre temps de réaction, soit environ 2 secondes. Pour calculer votre distance de sécurité, vous devez convertir vos km/h en m/s : pour cela multipliez le chiffre des dizaine par 3 et vous obtiendrez des m/s. Puis votre marge de sécurité doit être de 2 secondes. (Exemple : vous roulez à 50 km/h, donc $5 \times 3 = 15$ m/s d'où votre distance de sécurité = $15 \times 2 = 30$ mètres)
- > **Si vous conduisez de nuit** : nettoyez régulièrement vos feux et vos phares, ne regardez pas les feux des véhicules croisés. Sachez que la conduite nocturne représente seulement 20 % du trafic, elle génère par contre 46 % des tués et 34 % d'accidents corporels
- > **Attention à l'assoupissement au volant**, faites de longues pauses pour recharger vos batteries...
- > **L'alcool est la cause de 30 % des accidents corporels et de 40 % des accidents mortels**, les conséquences sont : un temps de réaction accentué, un champ visuel rétréci, une baisse de vigilance, une mauvaise perception des sens, des contrastes, des vitesses et des distances, un assoupissement...
- > **Ne pas utiliser le portable en conduisant** ! Danger de collision multiplié par 4, augmentation de 50 % du temps de réaction, 30 % en moins de contrôle, augmentation du stress...Faites donc la pause portable ! Mais attention, manger, rechercher sa station radio préférée, chercher sa route sur un plan ou ses lunettes de soleil dans la boîte à gants, prendre des notes... tout cela représente les mêmes risques que le fait de téléphoner en conduisant...

Stéphane Bernier
Inspecteur régional
d'hygiène et de sécurité
de la Délégation Côte
d'Azur
Tél. : 04 93 95 78 47
Mél : bernier@dr20.cnrs.fr

Missions : quelques conseils de prudence

Il s'est produit en 2002 plusieurs accidents chez des agents CNRS se rendant en mission.

> Un agent est décédé suite à un accident de voiture en revenant d'une mission lointaine qu'il effectuait deux fois par semaine. Après enquête, la fatigue serait en partie responsable de cet accident.

Prévention : privilégier le train plutôt que la voiture, réduire la fréquence des déplacements s'ils sont longs ou se relayer pour la conduite de la voiture. Tenir compte de l'état de fatigue : travail de nuit, maladie, soucis.

> Des agents se déplaçant en avion pour une destination lointaine ont eu des phlébites et des embolies pulmonaires.

Prévention : pour les personnes ayant des risques circulatoires, il est recommandé de porter des bas de contention, de rencontrer le médecin de prévention pour des traitements médicaux éventuels. Éviter la déshydratation en buvant avant et pendant le trajet et ne pas consommer d'alcool. Se déplacer régulièrement au cours du trajet.

> Indépendamment du SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome), des affections virales ou bactériennes ont été contractées dans les avions et les trains à cause de l'air sec recyclé : il peut s'agir de bronchite, laryngite, coqueluche...

Prévention : il est recommandé de boire beaucoup d'eau, de prendre éventuellement de la vitamine C, de limiter l'arrivée d'air dans les trains par un vêtement, d'orienter correctement les arrivées d'air des avions.

Ellen Dossier

Médecin de prévention
IN2P3

Tél. : 01 69 15 71 34

Mél :

ellen.dossier@dr4.cnrs.fr

Plongée sub-aquatique scientifique



Mesure de la consommation d'O₂ des éponges et d'excrétion des nitrates. Australie. Profondeur : 15 mètres.

Archéologie

Le datage des épaves se fait actuellement par dendrochronologie. La profondeur des chantiers est variable. Les tâches consistent en : désensablage à l'aide de suceuses, découpe et évacuation de posidonies, déplacement de corps-morts, relevés au décimètre, prélèvements au burin, marquages ...

Géologie du quaternaire et préhistoire

Relevé des cavités immergées, prélèvements, expertise de peintures rupestres.

Océanologie

- repérage, marquage, réalisation de cartes
- étude de facteurs physiques, chimiques, biologiques (études in situ, récoltes d'organismes, étude de leur distribution ...)

Physique des particules

Vérification lors de la mise à l'eau de lignes de détecteurs.

Base légale

La plongée sub-aquatique scientifique est régie par l'instruction n°980002IGHS du 3/12/ 1998.

Cette instruction reprend sous une forme condensée les dispositions des décrets et arrêtés concernant :

- l'hygiène, la sécurité et la prévention médicale dans la fonction publique
- la protection des travailleurs intervenant en milieu hyperbare

Elle édicte également un règlement et un ensemble de procédures propres au CNRS. Elle concerne la plongée en scaphandre autonome pratiquée à l'air entre 0 et 60 mètres.

L'emploi de mélanges gazeux pourra faire l'objet d'avenants à la présente instruction.

Formation

Tout plongeur exerçant dans le cadre professionnel doit être titulaire du certificat d'aptitude à l'hyperbarie (CAH). Sa validité est de 10 ans.

L'INSU organise des stages de formation ayant l'agrément de l'INPP : classe 1, sous classe a et b de la mention B. L'agrément classe 2B est délivré par l'INPP (Institut National de la Plongée Professionnelle).

Organisation

Le CNRS a introduit la notion de responsable du service plongée (notion absente de la réglementation nationale). Il doit être titulaire du diplôme de chef de plongée scientifique.

C'est un poste « clef » en ce qui concerne la sécurité.

Il définit aussi les notions de chef d'opération hyperbare, de surveillant de surface, de plongeur secours.

Tout plongeur doit être en possession d'un ordre de plongée.

Surveillance médicale

Elle est exercée sous le contrôle du médecin de prévention agréé par le CNRS.

La périodicité de cette surveillance est de 6 à 12 mois selon que le plongeur est âgé de plus ou moins 40 ans.

Le dossier médical comprend :

- les données de l'examen clinique
- les résultats et dates des examens complémentaires
- la fiche relative aux conditions de travail
- les accidents et pathologies éventuelles
- une copie du livret individuel de plongée.

Le but de cette surveillance est :

- de détecter d'éventuelles contre-indications à la plongée, les principales étant

d'ordre respiratoire, cardio-vasculaire, neurologique, métabolique (Ces contre-indications peuvent être temporaires ou définitives).

- d'apprécier le retentissement de l'hyperbarie sur la physiologie du sujet
- de réévaluer l'aptitude après tout incident, accident ou maladie.

A l'issue de chaque examen, le médecin se prononce sur l'aptitude à effectuer des travaux en milieu hyperbare et peut la moduler (profondeur, effort ...)

Le rôle du médecin est aussi de rappeler des notions bien connues mais importantes :

- ne pas plonger lorsqu'on est fatigué
- ne jamais plonger seul
- s'entraîner régulièrement : en effet si certains scientifiques plongent plusieurs fois par mois, d'autres ne le font que très épisodiquement et doivent s'astreindre à des plongées d'entraînement pour pouvoir conserver les « gestes réflexes » nécessaires à leur sécurité. La pratique d'une activité physique régulière est recommandée
- respecter un délai entre la dernière plongée et la prise d'un avion (délai variable en fonction des paramètres de la plongée et la durée du vol).

Accidents, incidents, maladies.

Les accidents peuvent être de diverses natures :

- traumatismes
- barotraumatismes (liés aux variations de pression)
- accidents de décompression (liés à une libération trop importante de bulles dans les tissus et/ou la circulation sanguine)

Les maladies peuvent être liées à l'hyperbarie elle-même (ostéonécrose) mais aussi à des facteurs environnementaux : pathologie infectieuse lors de plongées en eaux sales, pathologie allergique.

Le nombre d'accidents de plongée survenus dans notre région est faible malgré un nombre de plongées très important dans des conditions souvent difficiles : eaux troubles, travail en grotte, courant, efforts physiques importants.

Pour 24380 plongées réalisées par les scientifiques de la délégation Provence de 1975 à 2000, nous avons enregistré :

- 3 traumatismes : fracture des incisives supérieures, purpura traumatique du

bras après aspiration par une suceuse, aspiration par la turbine d'une centrale thermique.

- 1 barotraumatisme de l'oreille moyenne
- 2 accidents de décompression dont l'évolution s'est faite sans séquelle après traitement adapté.

Le mérite de ce faible taux d'accidents

revient bien sûr en premier lieu aux plongeurs eux-mêmes mais aussi je pense à l'existence d'un cadre au sein duquel la formation est assurée, un entraînement régulier est encouragé, les procédures sont respectées, l'entretien du matériel est garanti par le responsable du service plongée et la surveillance médicale est rigoureuse.

Catherine Rossi
Médecin de prévention de
la Délégation Provence
Tél. : 04 91 16 41 12
Mél :
catherine.rossi@dr12.cnrs.fr

Pour vos loisirs ...

La plongée est un sport qui a ses règles et ses contraintes. Certains comportements doivent être éduqués pour pouvoir pratiquer en toute sécurité la plongée sous marine. C'est pourquoi il est nécessaire, tout au long de sa pratique, de connaître les risques et les moyens de les éviter. Ainsi, il existe différents niveaux de formation, qui apportent chacun des informations et des capacités permettant d'évoluer dans le milieu naturel. Voici les principaux niveaux :

Brevet élémentaire Niveau I : Ce niveau de formation permet d'acquérir le minimum de connaissances théoriques (principaux signes, notion de pression...) et pratiques (connaissance du matériel, palmage, vidage de masque, nage avec palmes et bouteille...). Son titulaire est capable d'assurer sa propre sécurité.

Plongeur autonome de niveau II : Connaissances un peu plus poussées, qui permettent au plongeur d'évoluer entre plongeurs de même niveau, dans la limite des 20 m. (espace médian) maximum 3 plongeurs par palanquée, suivant les normes définies. Encadré par un moniteur ou un plongeur Niveau IV Capacitaire, il peut évoluer dans la zone des 40 m. (espace lointain).

Plongeur autonome de niveau III : Il atteste d'une autonomie plus importante du plongeur. Il confère au titulaire la possibilité d'évoluer avec des plongeurs de même niveau, 3 au maximum sans limitation particulière de profondeur, compte tenu des difficultés de la plongée

Plongeur autonome de niveau IV : C'est le brevet technique le plus élevé de la fédération. Son titulaire peut encadrer des plongeurs niveau I ou niveau II, et il doit pouvoir assurer leur sécurité. Il est destiné à ceux qui ont choisi la voie de l'enseignement sportif, technique et théorique, ou vont le faire. Le niveau IV est un examen difficile et complet.

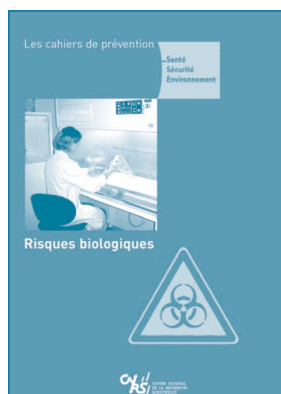
Stéphane Da Silva
Ingénieur hygiène
et sécurité de l'IGHS
Tél. : 01 45 07 54 88
Mél :
stephane.dasilva@cnrs-dir.fr

Nouvelle publication de l'inspection générale d'hygiène et de sécurité (IGHS)

Le cahier de prévention sur les risques biologiques a été réalisé pour aider toute personne concernée par ces risques à les identifier, les évaluer et définir des mesures de prévention adaptées.

Le cahier de prévention comporte deux parties :

- le corps du document dans lequel sont présentés la définition et le classement des agents biologiques, les voies de pénétration et les principes généraux de prévention,
- des fiches traitant de cas particuliers : OGM, végétaux, animaux, confinements...



Les documents sont disponibles auprès des inspecteurs régionaux d'hygiène et de sécurité. Ils sont téléchargeables sur le site Internet de l'IGHS.

Jurisprudence

Source : INRS
(Arrêt signalé dans le Dictionnaire Permanent Sécurité et Conditions de Travail, bulletin n°234 de novembre 2002 - p.4605).
Reproduction INRS :
Information juridique
n° 11 novembre 2002



Définition de la faute inexcusable

Un salarié, conducteur d'un engin tracto-grue, a été écrasé par celui-ci alors qu'il l'avait immobilisé sur une pente pour rechercher les causes d'une fuite d'huile. Il n'avait pas posé les stabilisateurs sur le sol en pente et n'avait pas arrêté le moteur.

La cour d'appel a retenu l'existence d'une faute inexcusable de l'employeur.

Elle a reconnu le caractère inexcusable de la faute de l'employeur qui en omettant d'entretenir le véhicule n'avait pas pris les mesures de prévention nécessaires pour protéger son salarié.

L'employeur forme un pourvoi en cassation contre la décision de la cour d'appel.

Il fait valoir que les juges du fond n'ont pas recherché si le défaut d'entretien de l'engin était la cause déterminante de l'accident. Ils auraient dû rechercher si le fait pour la victime de descendre de l'engin sans poser de stabilisateurs et en laissant le moteur en marche ne constituait pas une faute

l'exonérant au moins partiellement de sa responsabilité.

La cour de cassation rejette le pourvoi.

Elle rappelle d'une part qu'en vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité de résultat et que le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures pour l'en préserver.

En l'espèce, l'employeur avait conscience du danger consécutif à l'absence d'entretien de l'engin notamment en ce qui concerne son dispositif de sécurité, et il n'a pas pris les mesures de prévention pour protéger son salarié.

D'autre part, elle énonce « qu'il est indifférent que la faute inexcusable commise par l'employeur ait été la cause déterminante de l'accident... » « mais qu'il suffit qu'elle en soit la cause nécessaire pour que la responsabilité de l'employeur soit engagée, alors même que d'autres fautes auraient concouru au dommage ».

Retour d'expérience

Electrification

En branchant une des fiches banane d'un cordon chauffant sur un potentiomètre, un agent a été électrisé. Le courant électrique est entré par la main droite pour ressortir par l'épaule droite et la main gauche. La victime a été sérieusement commotionnée et acheminée aux urgences.

Mesures de prévention

- Couper toute alimentation électrique avant d'intervenir.
- Mettre en place des protections collectives au risque électrique (liaisons équipotentielles, disjoncteurs différentiels de 30 mA ...).

- Respecter les titres d'habilitation pour toute intervention sur des installations électriques basse tension et haute tension.

Projection de phénol dans les yeux

Suite à une coupure d'électricité, la tension d'alimentation d'une boîte chaude a été coupée provoquant une condensation de phénol sur un montage réactionnel.

Croyant qu'une fuite s'est formée, la personne en charge de la manipulation a resserré un raccord ce qui a provoqué la rupture d'une tubulure alimentant un saturateur. Ainsi, la victime a reçu du phénol dans les yeux et les mains.

Mesures de prévention

- Mettre des lunettes de sécurité et des gants adaptés (pour le phénol : gants de chlorure de polyvinyle) lors de toute intervention sur un montage réactionnel.
- Connaître les consignes d'urgence en cas de projection de produits dangereux.

L'habilitation électrique

Toute intervention sur une installation électrique nécessite de posséder une habilitation délivrée par le chef d'établissement. Cette habilitation est la reconnaissance d'une qualification. Elle légitime la capacité d'une personne à effectuer des opérations en toute sécurité et à connaître la conduite à tenir en cas d'accident.

Il existe plusieurs niveaux d'habilitation en fonction de :

- la nature des interventions (dépannage, raccordement, essai, vérification, consignation, travail sous tension, nettoyage sous tension, travail au voisinage),
- la nature des travaux d'ordre électrique ou non,
- la tension des installations (basse tension, haute tension).

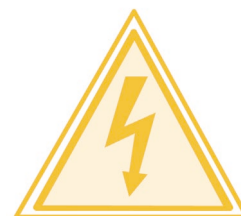
L'habilitation est symbolisée de manière conventionnelle par une ou plusieurs

lettres suivies d'un indice numérique.

- La première lettre caractérise le domaine de tension concerné
 - La deuxième lettre, si elle existe, précise la nature des opérations que le titulaire peut effectuer
 - Le chiffre précise la catégorie du titulaire
- Ces symboles sont précisés sur le titre d'habilitation dont le titulaire doit disposer pendant ses heures de travail.

Exemple : Habilitation BOV : Travaux au voisinage de basse tension pour non électricien.

Cette habilitation sera délivrée uniquement après avoir suivi une formation sur les risques électriques et leur prévention. Il est recommandé de la renouveler régulièrement (recommandation de la CRAM : tous les 3 ans).



Effet du courant alternatif

Limites d'intensité

7 mA	→	Arrêt du cœur
75 mA	→	Seuil de fibrillation cardiaque irréversible
30 mA	→	Seuil de paralysie respiratoire
10 mA	→	Seuil de non lâcher – Contraction musculaire
0.5 mA	→	Seuil de perception – Sensation très faible

Effets

1^{ère} lettre : domaine de tension

B : basse tension
H : haute tension

Indice : personnel

0 : non électricien
1 : électricien
2 : chargé de travaux

2^{ème} lettre : nature des opérations

Néant : travaux hors tension
T : travaux sous tension
V : travaux au voisinage
C : consignation
R : intervention
N : nettoyage sous tension

Stéphane Da Silva
Ingénieur hygiène
et sécurité de l'IGHS
Tél. : 01 45 07 54 88
Mél :
stephane.dasilva@cnrs-dir.fr

Formations

Formations nationales

Personne compétente en radioprotection

Délégation Rhône-Alpes – Vallée du Rhône

• **Date et lieu :**

Du 6 au 10 octobre 2003 à Villeurbanne pour le tronc commun

Du 3 au 6 Novembre pour les utilisateurs de sources scellées et de générateurs de Rayons X (option A);

Du premier au 4 Décembre 2003 pour les utilisateurs de sources non scellées (Option B).

• **Contact :**

- André Brendel
Inspecteur régional d'hygiène et de sécurité

Tél : 04 72 44 56 07- mél :

brendel@dr7.cnrs.fr

- Jean Pierre Manin
Inspecteur hygiène et sécurité de l'IN2P3

Tél : 04 72 69 41 89 – mél :

manin@admin.in2p3.fr

Formations régionales

Risques Chimiques en Laboratoire

Délégation Rhône-Alpes – Vallée du Rhône

• **Date et lieu :**

22, 23, et 24 septembre 2003 à Villeurbanne

• **Contact :**

André Brendel
Inspecteur régional d'hygiène et de sécurité

Tél : 04 72 44 56 07- mél :

brendel@dr7.cnrs.fr

ACMO – Formation continue

« Echanges de pratiques face au Risque Chimique dans les laboratoires de recherche »

Délégation Côte d'Azur

• **Date et lieu :**

24, 25, et 26 septembre 2003 à Sophia Antipolis

• **Contact :**

Stéphane Bernier

04 93 95 78 47

bernier@dr20.cnrs.fr

« Communication ACMO : apprendre à faire passer un message de prévention »

Délégation Côte d'Azur

• **Date et lieu :**

9 et 10 Octobre 2003 pour

« les bases et les techniques de la communication »

et dates : 17, 18, 19 Novembre

2003 pour « la pratique des

techniques de communication

dans les fonctions d'ACMO » à

Sophia Antipolis

• **Contact :**

Stéphane Bernier

04 93 95 78 47

bernier@dr20.cnrs.fr

Congrès... Colloques... (à vos agendas...)

• Le 18 et 19 juin 2003 à Nantes Prévent-Ouest 2003 :

6^e Congrès national « Qualité de vie sur les lieux de travail » Renseignements : CRAM Bretagne – Tél : 02 99 26 74 66

• Le 30 juin et 1^{er} juillet 2003 INRS - Actualités en prévention Renseignements

Tél : 03 83 50 20 22

• Le 2 et 3 octobre 2003 à

Boulogne Billancourt

EPIQUE' 2003. Deuxièmes

Journées d'étude en

psychologie ergonomique

Renseignements : www-sop.inria.fr/acacia/gtpe/epique

-2003

• Le 25 et 26 novembre 2003

à Paris

EUROSAFE : pratiques

techniques de sûreté nucléaire

face aux défis de l'élargissement

de l'Union européenne

Renseignements : IRSN

Tél : 01 53 04 23 00

Textes réglementaires, normes

Equipements de travail

• Décret n°2002-1404 du 3 décembre 2002 relatif à l'utilisation des équipements de travail servant au levage des charges et des équipements de travail mobiles et modifiant le code du travail (Journal officiel du 4 décembre 2002 – pp 19960-19961).

Rayonnements ionisants

• Décret n° 2003-296 du 31 mars 2003 relatif à la protection des travailleurs contre les dangers des rayonnements ionisants (Journal officiel du 2 avril 2003, p. 5779-87).

Ce décret introduit une section nouvelle au chapitre 1er du titre 3 du livre 2 du code du travail. Il abroge le décret du 28 avril 1975, à l'exception des articles 45-1 à 3 (modifiés), et le décret du 2 octobre 1986, à l'exception des articles 41 à 46.

- Abaissement des valeurs limites de dose

- Délimitation des zones surveillées et contrôlées

- Renforcement des mesures préventives (formation, suivi dosimétrique ...)

- Renforcement des mesures de surveillance médicale des travailleurs exposés...

« Prévention infos »

Inspection générale d'hygiène et de sécurité du CNRS

1, place Aristide Briand

92195 Meudon Cedex

Tél. 01 45 07 55 05

Mél : ighs@cnrs-dir.fr

<http://www.sg.cnrs.fr/ighs/default.htm>

Directeur de la publication

Jean Vinit

Comité de rédaction

Jean Vinit

Stéphane Da Silva

Marie-Ange Jacquet

Janine Wybier

Béatrice Lecêtre-Roland

Ont collaboré à ce numéro

Stéphane Bernier

Catherine Rossi

Ellen Dossier

Stéphane Da Silva

Illustrations

Frank Devauchelle