

Protocole de sécurité chargement déchargement

Note pratique de prévention
N.P.P.-01/2007

SECURITE SOCIALE
 l'Assurance
Maladie
RISQUES PROFESSIONNELS


ISO 9001
VERSION 2000

 CRAM
Centre
Ouest

Caisse Régionale d'Assurance Maladie Centre Ouest
37 avenue du Président René Coty - 87048 LIMOGES Cedex

Ensemble, réduisons les accidents du travail

Le transport routier de marchandises apparaît comme un des secteurs où les accidents du travail sont les plus fréquents (deux fois supérieurs à la moyenne nationale). 70% des accidents surviennent véhicule à l'arrêt, au cours d'opérations de chargement et/ou de déchargement dans une entreprise d'accueil.

La prévention passe par l'évaluation des risques de toutes natures générés par l'opération, l'échange d'informa-

tions entre les partenaires et la coordination des mesures de prévention.

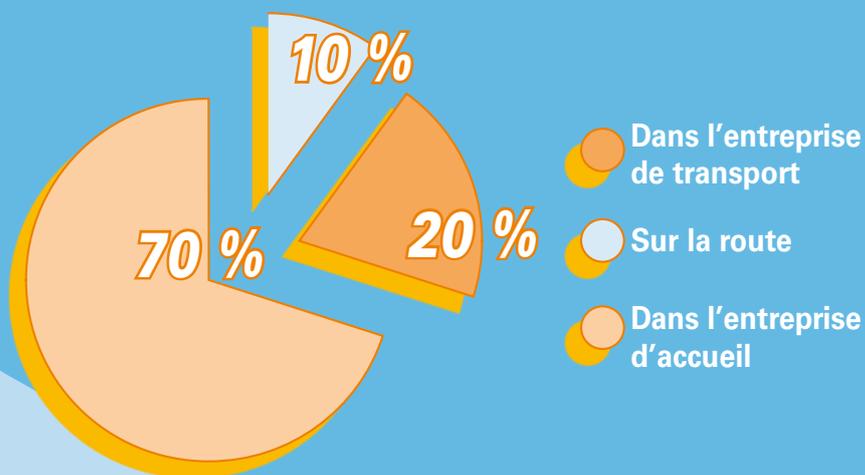
Moyen utilisé : le protocole de sécurité

La concertation entre l'entreprise d'accueil et le transporteur est essentielle pour la qualité de la prestation, et pour la sécurité des personnels lors des opérations de chargement et de déchargement.



Opération de déchargement de marchandises d'un poids lourd à qui dans une entreprise d'accueil

Répartition des accidents du travail en fonction du lieu de l'accident



Protocole de

Dans ce document, vous trouverez des explications et des recommandations pour mettre en oeuvre des mesures de prévention et faciliter la rédaction des différentes rubriques du protocole.

Établissement du protocole de sécurité

Le protocole de sécurité est un document écrit, établi entre l'entreprise d'accueil et le transporteur. Il comporte toutes les indications et informations découlant de l'analyse préalable des risques liés à l'opération. L'un des deux modèles de protocole à compléter pourra être choisi en fonction des cas.

Modèle concis à utiliser lorsque, le prestataire n'est pas connu à l'avance et que l'échange d'informations a lieu sur le site d'accueil, juste avant l'opération. La concertation s'établit alors entre l'entreprise d'accueil et le conducteur.

Protocole de chargement/déchargement à utiliser chaque fois qu'un échange préalable à l'opération est possible entre les entreprises (lorsque les opérations revêtent un caractère répétitif, un seul protocole peut être établi).

Dans tous les cas, outre les consignes de sécurité, le **plan de circulation** apparaît comme un complément indispensable au protocole de sécurité.



Démarche conjointe de deux entreprises

Dans cette démarche, la numérotation renvoie le lecteur à une rubrique des modèles de protocoles et à une illustration.

1 - Raison sociale

- **Entreprise d'accueil**
- **Entreprise de transport**
- **Raison sociale**
- Préciser le nom commercial pour l'entreprise d'accueil et l'entreprise de transport, et leurs adresses.

● Responsable

- Préciser nom, prénom, qualité - en capitales - numéros de téléphone, e-mail et télécopie directs du responsable expédition/réception pour l'entreprise d'accueil et du responsable des conducteurs pour l'entreprise de transport.

2 - Horaires de travail

- **Préciser exclusivement les horaires pendant lesquels le conducteur peut être accueilli dans les conditions réglementaires par l'entreprise d'accueil.**



1a

Le panneau de signalisation trilingue indique l'accueil des visiteurs et la réception des marchandises



1b

Local d'accueil et d'attente des transporteurs

la sécurité chargement

Évaluation et prévention des risques liés à l'opération de chargement et/ou déchargement

Bien choisir son camion, c'est éviter tout désagrément au chargement et au déchargement **et limiter les risques.**



4

Véhicule équipé d'un hayon élévateur et d'un transpalette embarqué

3 - Marchandises

- **Préciser la nature des marchandises**
- état,
- conditionnement,
- quantités,
- particularités et précautions éventuelles.

4 - Véhicules et matériels de manutention embarqués

- **« Bien choisir son camion »**
- Produits manufacturés, matériaux de construction, animaux vivants, liquides industriels ou alimentaires, etc. Tout se transporte dans un camion.
- **« Bien définir les conditions de manutention »**
- S'assurer que le véhicule est adapté au matériel de manutention de l'entreprise d'accueil.
- Si le matériel de manutention doit être prévu par le transporteur, bien le définir (une grue pour charger des grumes de grande longueur ou du bois de chauffage nécessite des caractéristiques différentes).



5

Utilisation d'un chariot automateur à conducteur porté pour décharger des bobines de papier

5 - Matériels de manutention mis à disposition par l'entreprise d'accueil

- **« Bien s'assurer des compétences requises »**
- préciser le type de matériel mis à disposition,
- si le conducteur utilise un matériel de manutention de l'entreprise d'accueil, indiquer les modalités de mise à disposition : contact avec le responsable expédition/réception, vérification par l'entreprise d'accueil, des compétences « requises » du conducteur. Si nécessaire, vérifier l'autorisation de conduite délivrée par son employeur.

ATTENTION

Pour les envois de 3 tonnes et plus, le déchargement doit être effectué par l'entreprise d'accueil, sauf convention contraire. Si le conducteur doit participer aux opérations de chargement et déchargement, s'assurer que le contrat commercial le prévoit.

déchargement



Panneau de consignes de circulation à l'entrée d'une entreprise



Plan de circulation et panneau de signalisation à l'entrée d'un établissement industriel

chargement

Bien définir les conditions de manutention, c'est plus de sécurité.

6 - Consignes de circulation

- **Rappeler, de préférence à l'entrée de l'établissement, l'ensemble de consignes de circulation.**
- limitation de vitesse,
- panneaux de signalisation,
- interdiction d'accès aux poids lourds sans accord préalable du réceptionnaire,
- interdiction de fumer,
- aires d'attente et de stationnement,
- arrêt des moteurs si leur fonctionnement n'est pas nécessaire,
- etc.

7 - Document plan de circulation

- **Il sert de référence et de lecture pour l'accès aux lieux de transbordements. Utiliser de préférence un format A4 (21 x 29,7). Voir le modèle de plan de circulation joint avec ses consignes. La marche à suivre pour établir un plan de circulation y est indiquée.**

8 - Le déroulement de l'opération

- **Qui fait quoi et avec quoi ?**
- Préciser s'il s'agit d'une opération de chargement ou de déchargement et qui la réalise. Joindre la procédure répartissant les tâches entre les opérateurs en présence (transports de produits dangereux, transports exceptionnels, transports de fonds, etc.).

9 - Risques liés aux opérations de chargement et/ou de déchargement

Pour faire le diagnostic des risques et définir les mesures de prévention, examiner entre autres, les situations suivantes :

- **Manœuvre et position du véhicule dans la zone de chargement/déchargement :**
 - dimensions de la zone de manœuvre adaptées au véhicule ?
 - éclairage de la zone suffisant ?
 - guidage de la manœuvre de mise à quai ?
- **Préparation du véhicule :**
 - risques de chute de hauteur lors des opérations de préparation du véhicule ?
 - contrôle avant de commencer l'opération de chargement/déchargement : vérification du calage, béquillage, liaison, état du plancher, etc. ?
- **Rôle du conducteur pendant l'opération de chargement/déchargement**
 - point d'accueil facilement identifiable ?
 - le conducteur prend-il des risques :
 - en participant à l'opération ?
 - lors de l'arrimage des charges ?
 - pour surveiller le bon déroulement de l'opération, le conducteur est-il placé hors des zones de circulation ?



Ouverture latérale totale d'une semi-remorque à partir du sol

● Mode de manutention

- moyens de levage et de manutention utilisés adaptés aux charges ?
- utilisateurs des moyens de levage et de manutention formés et le cas échéant, en possession de leur autorisation de conduite ?
- appareils de levage et de manutention entretenus et vérifiés régulièrement ?
- **Interférences avec d'autres activités (véhicules, moyens de levage ou de manutention, installations en service, etc.)**
- la zone de manœuvre et de stationnement empiète-t-elle sur les autres voies routières et piétonnières ?
- circulations en marche arrière limitées au minimum ?
- opérations de chargement/déchargement simultanées ? Se gênent-elles ?
- zones d'activités à risques signalées et interdites ?



Dispositif de calage d'une roue du camion asservi au quai de transbordement



Quai équipé d'un dispositif de mise à niveau

ATTENTION
Si le conducteur utilise un matériel de manutention mis à disposition par l'entreprise d'accueil, prévoir de quelle manière il signalera les anomalies relatives à l'utilisation.



Opération de dépotage d'un véhicule citerne de produit chimique

10 - Risques et mesures de prévention pour les produits spéciaux et les matières dangereuses

Certains produits et substances transportés présentent des risques spécifiques.

- Produits soumis aux dispositions pour le transport des matières dangereuses par route (R.T.M.D.R.) et aux règles d'étiquetage issus du Code du travail.
- Produits dont le mélange accidentel peut générer des risques. Pour les connaître, une fiche de données de sécurité est obligatoirement communiquée par le fournisseur.

- **Précautions particulières et mesures de sécurité nécessaires selon les risques**
- procédure de répartition des tâches entre les opérateurs ?
- identité du conseiller de sécurité ?
- aménagement du poste de chargement/déchargement ?
 - résistance du sol,
 - système de récupération des débordements,
 - risques de chutes de hauteur,
 - protection des équipements fixes,
 - affichage des consignes de sécurité.
- dispositions en cas de dysfonctionnements ou d'incidents ?
 - moyens d'alarme et d'appel des premiers secours postes de secours pour le personnel,
 - équipements de protection individuelle,
 - moyens d'extinction d'incendie.

11 - Procédure d'alerte

- **Noter les numéros d'appel d'urgence**
- en interne : secouristes, responsables de secours,
- en externe : SAMU, Pompiers.

- Indiquer le numéro d'appel que doit faire le conducteur en cas d'incidents matériels divers.
- Préciser la localisation des postes sur le site et sur le plan de circulation.

12 - Signatures et nombre d'exemplaires nécessaires

Le protocole est visé, daté avec cachet par le responsable expédition ou réception pour l'entreprise d'accueil et l'entreprise de transport (dans le cas du protocole concis, c'est le conducteur qui vise pour l'entreprise de transport).

- **Protocole établi en quatre exemplaires**
- original destiné au conducteur et conservé dans le véhicule,
- 2^{ème} exemplaire destiné au responsable expédition /réception de l'entreprise d'accueil,
- 3^{ème} exemplaire destiné à l'entreprise de transport (archivage dans le dossier de l'entreprise d'accueil),
- 4^{ème} exemplaire destiné à l'entreprise d'accueil (archivage dans le dossier de l'entreprise de transport).

Le protocole de sécurité

L'entreprise d'accueil fournit les indications concernant

- les consignes de sécurité ;
- les lieux de livraison ou de prise en charge ;
- les modalités d'accès et de stationnement aux postes de chargement ou de déchargement, accompagnés d'un plan et de consignes de circulation ;
- les matériels et engins de manutention utilisés ;
- les moyens de secours en cas d'accident ;
- l'identité du responsable qu'elle a désigné.

Le protocole de sécurité est obligatoire dès qu'une entreprise de transport de marchandises fait pénétrer un véhicule dans une entreprise d'accueil (quelle que soit sa taille) en vue d'une opération de chargement ou de déchargement quels que soient le type de marchandises, le tonnage et la nature de l'intervention du transporteur.

Cette définition très large, qui ne fait pas référence à une durée, conduit à prendre en compte tous les éléments entourant le chargement et le déchargement et non les seules opérations de manutention, notamment :

- la circulation du véhicule dans l'enceinte de l'entreprise d'accueil, c'est-à-dire l'établissement mais aussi les dépendances et chantiers situés à proximité et où il existe des interférences d'activités,

L'entreprise de transport doit communiquer

- les caractéristiques, aménagements et équipements du véhicule ;
- la nature et le conditionnement de la marchandise ;
- les précautions ou sujétions particulières liées aux produits transportés.
- l'accès aux postes de chargement et de déchargement (procédure de mise à quai par exemple),
- les opérations de préparation du véhicule (bâchage, arrimage, débâchage).

Le protocole de sécurité (document écrit entre l'entreprise d'accueil qui reçoit ou expédie de la marchandise et l'entreprise extérieure effectuant le transport), comprend toutes les indications et informations utiles à l'évaluation des risques de toutes natures générés par l'opération et les mesures de prévention et de sécurité, qui doivent être observées à chacune des phases de sa réalisation.

Réglementation

Bibliographie

La prévention des accidents lors des opérations de chargement et/ou déchargement, s'appuie sur une meilleure coordination entre les entreprises en présence.

Le Décret n° 92-158 du 20 février 1992 pose les principes de prévention et les obligations à respecter par les entreprises concernées pour l'exécution de travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure.

L'Arrêté du 26 avril 1996 adapte les dispositions de ce décret pour tenir compte des spécificités des opérations de chargement et de déchargement.

- Les textes législatifs et réglementaires chargement/déchargement.

- Transport des matières dangereuses par route. Recommandation adoptée par le Comité National des Industries du Transport (9 juin 1994) et celui des Industries de la chimie (16 juin 1994) - C.N.A.M.T.S.

- La circulation en entreprise - Brochure I.N.R.S. E.D. 975.

- Guide d'analyse pour l'élaboration du protocole de sécurité dans le cadre des opérations de chargement et de déchargement - Brochure N.T 19/97 - CRAM Auvergne.

- Guide de prévention n° 6 « Protocole de Sécurité » - CRAM Nord-Est - juillet 1999

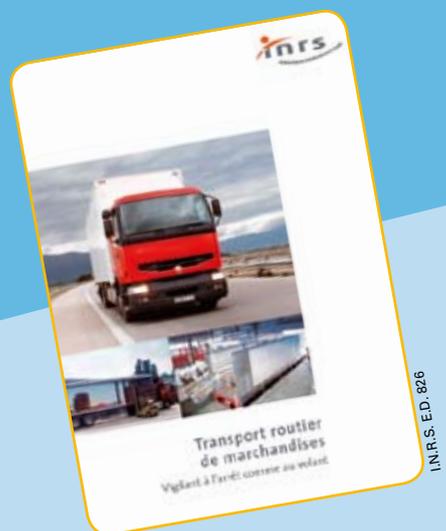
- Protocole de sécurité des opérations de chargement et déchargement dans l'industrie des tuiles et briques - Note Technique I.N.R.S. - NT 106

- Transport routier de marchandises. Aide à l'élaboration des risques professionnels lors des opérations de chargement et de déchargement - Note 00-13 - juin 2000 - CRAM Bourgogne-Franche Comté

- Transport routier de marchandises « Vigilant à l'arrêt comme au volant » E.D. 826 - Arrêté du 17/12/98.

- Brochure I.N.R.S. E.D. 826 - Arrêté du 17/12/98, J.O. du 01/01/99 concernant les conseillers à la sécurité pour le transport terrestre de marchandises dangereuses.

- Le protocole de sécurité - fiche n° 8 - 2006 - Ministère de l'équipement, des transports et du logement.



Groupe de travail

Ont collaboré à la rédaction et à la réalisation

- CRAM Centre Ouest
- Commission issue des C.T.R. 1, 2 et 3
- D.R.T.E.F.P. régions Limousin - Poitou-Charentes
- D.R.T.T. régions Aquitaine - Poitou-Charentes et Limousin-Centre
- FN.T.R. régions Limousin - Poitou-Charentes
- MEDEF régions Limousin - Poitou-Charentes

Contacts

Prévention des Risques Professionnels
CRAM Centre Ouest
4 rue de la Reynie - 87000 LIMOGES
Téléphone : 05 55 45 39 00
Télécopie : 05 55 79 04 64
e-mail : doc.tapr@cram-centreouest.fr

Réalisation, impression / CRAM Centre Ouest
Photos / CRAM Centre Ouest / Phovoir - Industrie/2
Flashage / DIADEM
Édition / 2007



CRAM Centre Ouest
Commission issue des CTR 1, 2 et 3



DRTEFP
régions Limousin et Poitou-Charentes



DRTT
régions Aquitaine Poitou-Charentes et Limousin Centre



FNTR
régions Limousin et Poitou-Charentes



MEDEF
régions Limousin et Poitou-Charentes