

TUTOPRÉV'

PÉDAGOGIE



TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

L'Institut national de recherche et de sécurité (INRS)

Dans le domaine de la prévention des risques professionnels, l'INRS est un organisme scientifique et technique qui travaille, au plan institutionnel, avec la CNAM, les Carsat, Cramif, CGSS et plus ponctuellement pour les services de l'État ainsi que pour tout autre organisme s'occupant de prévention des risques professionnels.

Il développe un ensemble de savoir-faire pluridisciplinaires qu'il met à la disposition de tous ceux qui, en entreprise, sont chargés de la prévention : chef d'entreprise, médecin du travail, instances représentatives du personnel, salariés. Face à la complexité des problèmes, l'Institut dispose de compétences scientifiques, techniques et médicales couvrant une très grande variété de disciplines, toutes au service de la maîtrise des risques professionnels.

Ainsi, l'INRS élabore et diffuse des documents intéressant l'hygiène et la sécurité du travail : publications (périodiques ou non), affiches, audiovisuels, sites Internet... Les publications de l'INRS sont diffusées par les Carsat. Pour les obtenir, adressez-vous au service Prévention de la caisse régionale ou de la caisse générale de votre circonscription, dont l'adresse est mentionnée en fin de brochure.

L'INRS est une association sans but lucratif (loi 1901) constituée sous l'égide de la CNAM et soumise au contrôle financier de l'État. Géré par un conseil d'administration constitué à parité d'un collège représentant les employeurs et d'un collège représentant les salariés, il est présidé alternativement par un représentant de chacun des deux collèges. Son financement est assuré en quasi-totalité par la CNAM sur le Fonds national de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Les caisses d'assurance retraite et de la santé au travail (Carsat), la caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France (Cramif) et les caisses générales de sécurité sociale (CGSS)

Les caisses d'assurance retraite et de la santé au travail, la caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France et les caisses générales de sécurité sociale disposent, pour participer à la diminution des risques professionnels dans leur région, d'un service Prévention composé d'ingénieurs-conseils et de contrôleurs de sécurité. Spécifiquement formés aux disciplines de la prévention des risques professionnels et s'appuyant sur l'expérience quotidienne de l'entreprise, ils sont en mesure de conseiller et, sous certaines conditions, de soutenir les acteurs de l'entreprise (direction, médecin du travail, instances représentatives du personnel, etc.) dans la mise en œuvre des démarches et outils de prévention les mieux adaptés à chaque situation. Ils assurent la mise à disposition de tous les documents édités par l'INRS.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'INRS, de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite. Il en est de même pour la traduction, l'adaptation ou la transformation, l'arrangement ou la reproduction, par un art ou un procédé quelconque (article L. 122-4 du code de la propriété intellectuelle). La violation des droits d'auteur constitue une contrefaçon punie d'un emprisonnement de trois ans et d'une amende de 300 000 euros (article L. 335-2 et suivants du code de la propriété intellectuelle).

© INRS, 2018.
Conception graphique : Incisif. Mise en pages : Valérie Latchague Causse.
Photos couverture : © Patrick Delapierre pour l'INRS.

SOMMAIRE

Introduction	2
• Qu'est-ce que « TutoPrév' » ?	2
• Finalité de « TutoPrév' Pédagogie »	2
• Objectifs de « TutoPrév' Pédagogie »	3
• Enjeux pour l'entreprise	3
Utilisation de « TutoPrév' Pédagogie »	4
• Contenu du « TutoPrév' Pédagogie »	4
• Préconisations d'utilisation de « TutoPrév' Pédagogie » tout au long du cycle de formation	4
Rappels méthodologiques	6
• Définition et exemples des termes utilisés	7
• Stratégie de réduction du risque	8
Synthèse réglementaire sur les travaux interdits et réglementés pour les jeunes au travail et en formation professionnelle	9
• Travaux interdits aux jeunes travailleurs	9
• Travaux interdits susceptibles de dérogations	10
Les fiches risques	13
• Risques de chute, trébuchement, heurt ou autre perturbation du mouvement	14
• Risques de chute de hauteur	17
• Risques de collisions liées aux circulations de véhicules sur site	20
• Risques liés à la circulation en mission	24
• Risques liés à la charge physique de travail	28
• Risques liés à la manutention mécanique	31
• Risques liés aux produits, aux émissions et aux déchets dangereux (risque chimique)	35
• Risques liés aux agents biologiques	42
• Risques liés aux interventions sur le véhicule à l'arrêt	45
• Risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets	48
• Risques et nuisances liés au bruit	51
• Risques liés aux ambiances thermiques	54
• Risques d'incendie, d'explosion	57
• Risques psychosociaux	61
Les supports d'observation	65
• Questionnaire entreprise	66
• Questionnaire « Préparer et organiser la mission »	67
• Questionnaire « Enlèvement et chargement »	72
• Questionnaire « Livraison et déchargement »	79
• Questionnaire « Réaliser le transport »	86
• Analyse d'une situation à risque et suggestions	90
• Notes	93

Introduction

Qu'est-ce que « TutoPrév' » ?

« TutoPrév' » est une démarche de formation à la maîtrise des risques professionnels basée sur l'observation et l'analyse de situations réelles de travail en entreprise.

Vous avez entre les mains la brochure « TutoPrév' Pédagogie ». Sa mise en œuvre implique l'engagement des trois partenaires suivants :

- **Les établissements de formation initiale (lycées, CFA...)** qui enseignent les bases en prévention des risques d'accident et de maladie professionnelle aux lycéens ou apprentis.
- **Les entreprises** qui accueillent les lycéens/apprentis et leur permettent ainsi d'accéder à des situations de travail afin de repérer les dangers associés.
- **L'institution Prévention (CNAMTS – INRS – CARSAT*)**, qui fournit les ressources pédagogiques permettant un bon transfert de connaissances entre les deux environnements, scolaire et professionnel.

Les documents renseignés par les lycéens/apprentis dans le cadre de cette démarche seront uniquement destinés à l'entreprise et à l'enseignant chargé de l'évaluation. La confidentialité des informations qui y figurent est garantie par l'ensemble des partenaires et elles ne pourront être délivrées à un tiers qu'avec l'autorisation expresse de l'entreprise.

** On entend par CARSAT l'ensemble des CARSAT, de la CRAMIF, des CGSS et des CSS.*

Finalité de « TutoPrév' Pédagogie »

Favoriser l'intégration de la prévention des risques professionnels dans les enseignements en rapprochant l'école et l'entreprise.



© Patrick Delapierre pour l'INRS

Objectifs de « TutoPrév' Pédagogie »

1 Pour les lycéens/apprentis

- Mettre en application dans des situations professionnelles les enseignements en santé et sécurité au travail (repérer les dangers dans une situation de travail réelle et les analyser à des fins de prévention).

Voir partie « Supports d'observation ».

2 Pour l'enseignant en PSE (Prévention sécurité environnement)

- Enrichir ses enseignements par des cas concrets issus du monde de l'entreprise (récits d'accidents et de maladies professionnelles).

Voir partie « Fiches risques ».

3 Pour l'enseignant en EP (Enseignement professionnel)

- Sensibiliser les lycéens/apprentis au repérage et à l'analyse des dangers dans l'atelier du lycée ou du CFA.

Voir partie « Supports d'observation ».

- Préparer les lycéens/apprentis aux périodes de formation en entreprise.

- S'appuyer sur des éléments objectifs pour déclarer à l'inspecteur du travail certains travaux effectués à titre dérogatoire par de jeunes travailleurs.

4 Pour le tuteur/maître d'apprentissage/maître de stage

- Accompagner l'apprenant dans le travail de repérage et d'analyse des dangers de la situation de travail retenue.

Voir partie « Supports d'observation ».

Enjeux pour l'entreprise

Les nouveaux embauchés présentent une sinistralité plus forte que les autres salariés, aussi bien au niveau des accidents du travail (AT) que des maladies professionnelles (MP). Ces AT/MP ont des conséquences sur le plan humain. Ils désorganisent aussi le travail et coûtent cher à l'entreprise. Ils peuvent entraîner des coûts directs (augmentation des cotisations versées par l'entreprise). Ils génèrent aussi des coûts indirects (pertes de production, baisse éventuelle de qualité dans le travail, remplacements par des personnes à former au poste...).

L'utilisation de « TutoPrév' Pédagogie » ne se substitue pas à l'évaluation des risques de l'entreprise d'accueil qui est de la responsabilité du chef d'entreprise. En revanche, le travail effectué par l'élève peut y apporter une contribution intéressante.

Dans le cadre de cette démarche, les documents renseignés par le lycéen/apprenti sont uniquement destinés à l'entreprise et aux enseignants.

Utilisation de « TutoPrév' Pédagogie »

Contenu de « TutoPrév' Pédagogie »

La brochure « TutoPrév' Pédagogie » est composée de deux parties principales :

- Les « **ressources pédagogiques** », comprenant des rappels méthodologiques (schéma d'apparition d'un dommage, définitions et principes de prévention...) et des fiches « familles de risques » reprenant les principaux risques liés au secteur d'activité.
- Les « **supports d'observation** » permettant au lycéen ou à l'apprenti de recenser les principaux dangers d'une situation de travail à laquelle il a participé ou qu'il a observée. L'apprenant doit analyser une ou plusieurs de ces situations et proposer des mesures de prévention adaptées.

Préconisations d'utilisation de « TutoPrév' Pédagogie » tout au long du cycle de formation

La brochure « TutoPrév' pédagogie » peut être partagée par l'apprenti/lycéen, les équipes pédagogiques de l'établissement de formation et le tuteur/maître d'apprentissage en entreprise. Elle peut donner lieu à des projets pluridisciplinaires, impliquant les enseignants des matières professionnelles, ceux de Prévention santé environnement (PSE) et les équipes d'enseignement général (français ou sciences physiques par exemple).

Il est souhaitable qu'une progression soit suivie, amenant les apprentis/les lycéens à réaliser en fin de cursus une analyse complète d'une ou de plusieurs situations de travail en entreprise. En préalable, on peut imaginer de réaliser ce travail d'analyse dans l'atelier du Lycée/CFA.

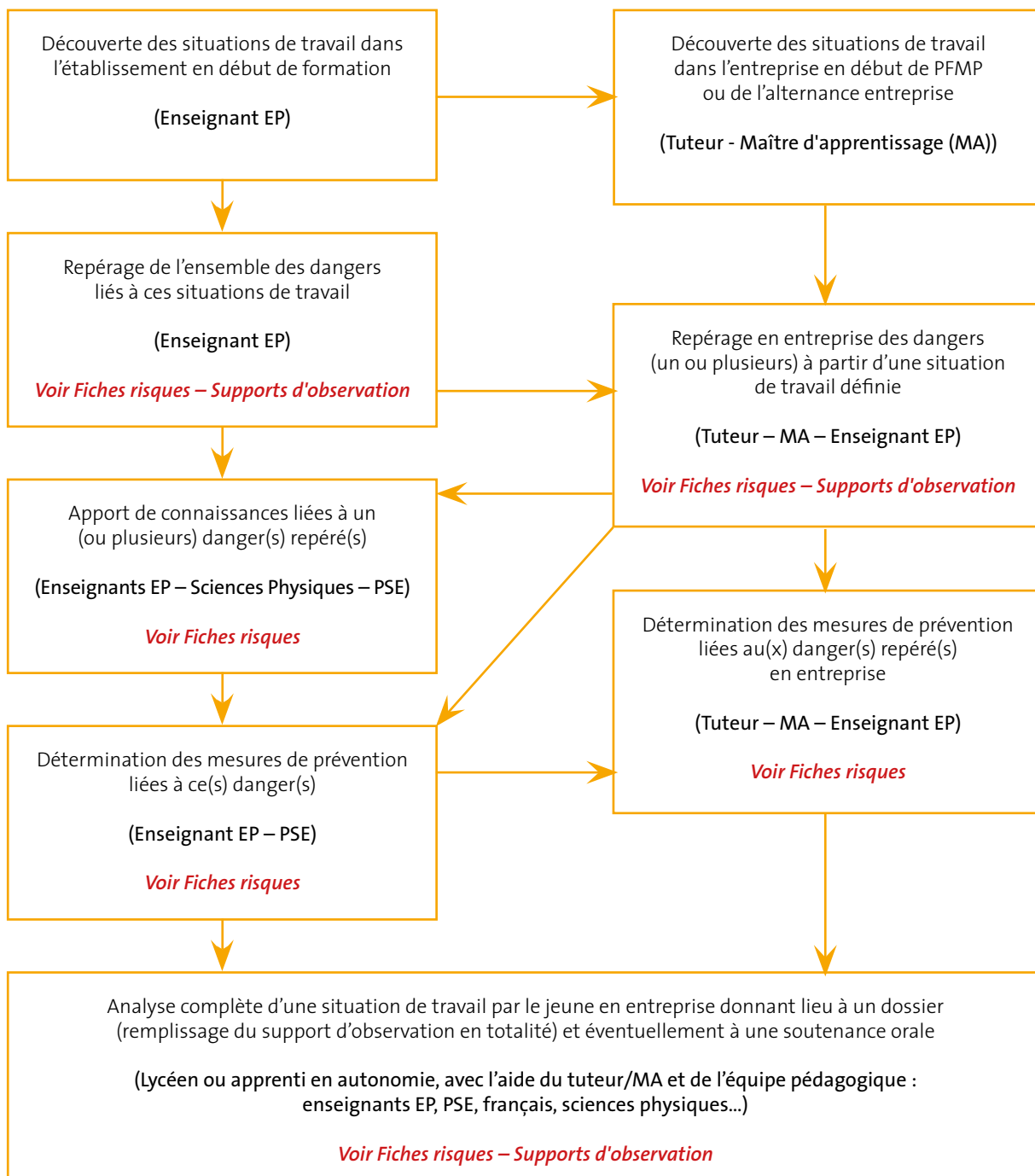
Deux approches méthodologiques sont possibles :

- **Approche par les risques** : repérer des dangers en lien avec une famille de risques, approfondir les connaissances (figurant sur la fiche et avec les enseignants de PSE/sciences physiques) puis déterminer des mesures de prévention permettant de réduire ces risques, selon les principes généraux de prévention.
- **Approche par la situation de travail** : on peut aussi envisager une approche où l'enseignant se centre sur une situation de travail, demande dans un premier temps au jeune de repérer les dangers, puis explique les phénomènes physiques qui y sont liés dans un deuxième temps. Dans un troisième temps, l'enseignant peut demander à l'apprenti/lycéen de proposer des mesures de prévention adaptées à ces risques.

Dans l'entreprise, les lycéens/apprentis pourront choisir en concertation avec leur tuteur/maître d'apprentissage une situation de travail et en effectuer une analyse complète.

Ces travaux peuvent être intégrés au rapport de stage en entreprise et être présentés lors de la soutenance orale.

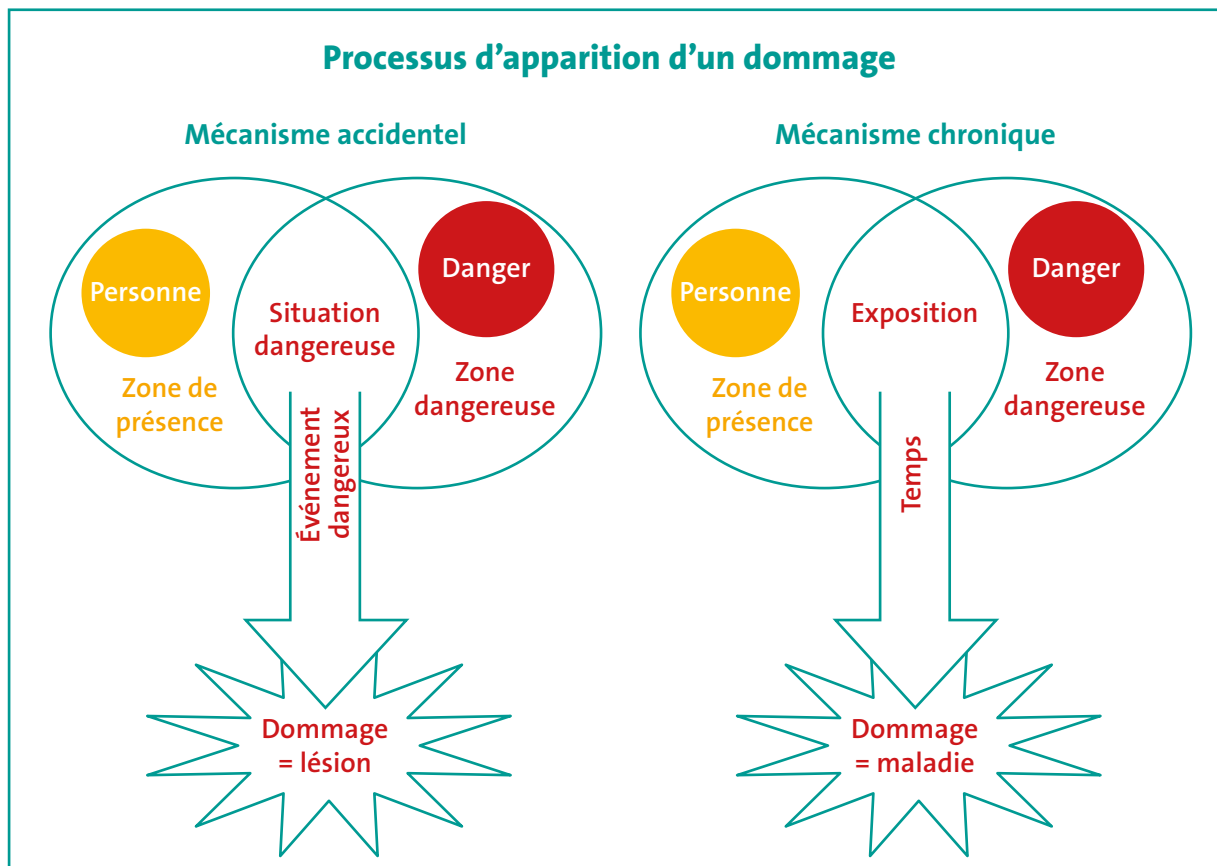
➤ À titre d'exemples, nous vous proposons les parcours pédagogiques suivants, qui peuvent donner lieu à des variantes en fonction des contraintes de l'établissement et des entreprises (l'enseignant pourra choisir un parcours en suivant des flèches dans le graphique suivant) :



Rappels méthodologiques

L'entreprise a comme responsabilité d'assurer la sécurité et de préserver la santé de ses salariés en maîtrisant les risques auxquels ils sont confrontés. Tous les acteurs de l'entreprise ont un rôle à jouer en ce sens, chacun à son niveau afin de mettre en œuvre une démarche de prévention des risques comprenant les étapes suivantes :

- identifier les dangers au sein des situations de travail ;
- identifier les situations dangereuses et les événements dangereux qui peuvent être à l'origine d'un dommage pour le salarié ;
- définir et mettre en œuvre les mesures de prévention adaptées aux dangers et situations dangereuses identifiés, afin de supprimer ou réduire le risque d'accident ou d'atteinte à la santé.



Le **dommage** est la résultante d'un processus qui trouve son origine dans l'existence d'un **danger**. Dans la réalité, il existe une multitude de dangers au sein de chaque situation de travail.

Si une personne est exposée à un danger, elle se trouve en **situation dangereuse**. Il suffit alors qu'un **événement**, appelé **événement dangereux**, survienne pour qu'elle soit victime d'un dommage.

Définition et exemples des termes utilisés

Danger	Situation dangereuse	Événement dangereux	Domage
Cause capable de provoquer une lésion ou une atteinte à la santé	Situation dans laquelle une personne est exposée à un ou plusieurs dangers	Événement susceptible de causer un dommage. Il peut être soudain ou correspondre, au contraire, à une exposition à long terme	Lésion ou atteinte à la santé
Exemples	Exemples	Exemples	Exemples
Électricité	Intervenir au voisinage d'un conducteur nu sous tension dans une armoire électrique	Rattraper son tournevis au vol et toucher un conducteur sous tension	Électrocution
Produit nocif	Travailler avec ou à proximité de produits nocifs	Inhaler les produits nocifs de façon répétée et/ou prolongée.	Intoxication
Lame d'un cutter	Découper un emballage avec un cutter	La lame du cutter ripe	Coupure
Fosse	Se déplacer le long d'une fosse	Trébucher sur un objet au sol et perdre l'équilibre au bord de la fosse	Fracture
Sol glissant	Se déplacer sur un sol rendu glissant par la présence de taches d'huile	Glisser sur la tache d'huile	Lésion
Bruit	Travailler dans des ambiances bruyantes	Être exposé au bruit de façon répétée et/ou prolongée	Acouphènes, surdité
Co-activité	Démonter un motoréducteur avec un co-équipier	Travailler l'un et l'autre sans se coordonner	Écrasement de la main
Pièce métallique brûlante	Souder des pièces métalliques	S'appuyer mains nues sur les pièces soudées	Brûlure
Charge suspendue (énergie mécanique emmagasinée)	Travailler sous une charge suspendue par une chaîne	Rupture de la chaîne	Traumatisme crânien

Stratégie de réduction du risque

Face aux dangers, il est important de considérer que, si aucune mesure de prévention n'est prise, tôt ou tard un dommage surviendra.

> **Risque** : combinaison de la probabilité qu'un dommage survienne et de la gravité de ses conséquences. Le risque est élevé quand on veut évoquer que l'accident (ou la maladie) a une forte probabilité de se produire et/ou quand les conséquences sont graves.

> **Mesures de prévention** : mesures destinées à supprimer ou à réduire le risque d'accident ou d'atteinte à la santé.

Il existe différentes familles de mesures de prévention :

Mesures de suppression du danger ou de réduction de sa nocivité	Mesures de prévention par protection collective	Mesures de prévention par protection individuelle	Mesures de prévention complémentaires
Exemples : <ul style="list-style-type: none"> • Remplacement de peintures avec solvant par des peintures à l'eau. • Suppression des parties saillantes d'un équipement... 	Exemples : <ul style="list-style-type: none"> • Système d'aspiration des fumées à la source. • Balisage de la zone d'intervention. • Mise en place d'un écran de protection en cas de travail générant des projections. • Installation de filets de protection en cas de travaux sur toitures. 	Exemples : <ul style="list-style-type: none"> • Chaussures de sécurité. • Casque. • Harnais... 	Exemples : <ul style="list-style-type: none"> • Formation. • Consignes d'utilisation...
La recherche de mesures de suppression du danger doit toujours être privilégiée, mais elle n'est pas toujours possible.	Ces mesures, qui visent à empêcher toutes personnes d'être exposées à certains dangers (à être en situation dangereuse), doivent être mises en œuvre chaque fois que la suppression du danger n'a pas été possible ou que la réduction du risque est insuffisante.	Les EPI (équipements de protection individuelle) constituent un complément indispensable aux mesures précédentes lorsque celles-ci n'ont pas permis de réduire suffisamment le risque. Il ne faut cependant jamais oublier que les protections individuelles ont des caractéristiques qui leur confèrent un domaine d'utilisation spécifique et un niveau de protection limité. Elles génèrent également une contrainte pour ceux qui les portent. Tous ces éléments doivent nous amener à les utiliser chaque fois que nécessaire sans toutefois les considérer comme la panacée des mesures de prévention.	Ces mesures visent à former, informer, sensibiliser ou transmettre des instructions. Elles accompagnent celles des trois premières colonnes.

Synthèse réglementaire sur les travaux interdits et réglementés pour les jeunes au travail et en formation professionnelle

De manière générale, il est interdit d'employer des jeunes de moins de 18 ans et des apprentis à des travaux les exposant à des risques pour leur santé, leur sécurité, leur moralité ou excédant leurs forces. Ce principe général est ensuite décliné par le Code du travail, travaux par travaux. Néanmoins, pour les besoins de leur formation professionnelle, il est possible de déroger à ce principe sous certaines conditions.

Travaux interdits aux jeunes travailleurs

Sont strictement interdits aux jeunes âgés de 15 à 18 ans, les travaux les exposant à :

- › des actes ou représentations à caractère violent ou pornographique ;
- › des agents biologiques susceptibles de provoquer des maladies graves (agents de groupe 3 ou 4 tels que définis par l'article R. 4421-3 du code du travail) ;
- › des vibrations mécaniques lorsque les niveaux d'exposition dépassent les valeurs d'exposition journalière déclenchant l'action de prévention;
- › des températures extrêmes susceptibles de nuire à leur santé.

Les jeunes travailleurs ne peuvent en outre être affectés à :

- › des travaux d'abattage, d'euthanasie et d'équarrissage des animaux ou les mettant en contact avec des animaux féroces ou venimeux ;
- › des travaux de démolition ou de tranchées comportant des risques d'effondrement ou d'ensevelissement ;
- › des travaux où ils seraient susceptibles de se trouver sans surveillance dans un local présentant un risque de contact avec des pièces nues sous tension, sauf s'il s'agit d'installations à très basse tension de sécurité; ils ne peuvent pas non plus exécuter des opérations sous tension.

Enfin, la conduite de quadricycles à moteur et de tracteurs agricoles ou forestiers, non munis de dispositifs de protection contre le renversement, leur est interdite.

Travaux interdits susceptibles de dérogations

Certains travaux, en principe interdits aux jeunes travailleurs peuvent, à titre dérogatoire, être effectués par des jeunes travailleurs. Il pourra s'agir soit de **dérogations permanentes** pour les jeunes titulaires de certains diplômes ou titres professionnels en lien avec l'activité exercée, soit de **dérogations temporaires**, conditionnées à la déclaration auprès de l'inspecteur du travail.

Les dérogations permanentes

Les jeunes travailleurs âgés de 15 ans à moins de 18 ans, en formation professionnelle ou non, peuvent, sous certaines conditions, bénéficier de dérogations individuelles de droit, dites « permanentes ». Ces dérogations, qui n'ont pas besoin d'être déclarées à l'inspecteur du travail, concernent :

- › **les jeunes travailleurs titulaires d'un diplôme ou d'un titre professionnel correspondant à l'activité exercée** : ces jeunes peuvent effectuer des travaux réglementés sous réserve de l'avis favorable du médecin du travail ou du médecin chargé du suivi médical ;
- › **les travaux exposant à un risque d'origine électrique** : les jeunes travailleurs détenant une habilitation électrique d'exécutants (B1,H1,B1V) peuvent effectuer des opérations sur ou au voisinage des installations électriques, dans les limites de leur habilitation ;
- › **la conduite d'équipements de travail mobiles automoteurs et d'équipements de travail servant au levage de charge** : les jeunes peuvent conduire de tels équipements à condition d'avoir reçu une formation adéquate et d'être titulaire d'une autorisation de conduite spécifique ;
- › **les manutentions manuelles de charge** : les jeunes travailleurs peuvent effectuer des travaux comportant des manutentions manuelles excédant 20 % de leur poids si leur aptitude médicale à ces travaux a été constatée.

Les dérogations temporaires

Certains travaux, bien qu'interdits aux jeunes travailleurs, peuvent faire l'objet de dérogations temporaires, sous réserve d'avoir fait l'objet d'une déclaration auprès de l'inspecteur du travail. Sont concernés :

- › les travaux impliquant des agents chimiques dangereux autres que les agents chimiques combustibles ou dangereux pour l'environnement ;
- › les opérations pouvant exposer à un niveau d'empoussièrement de fibres d'amiante de niveau 1 ;
- › les travaux exposant à des rayonnements ionisants requérant un classement en catégorie B ;
- › les travaux exposant à des rayonnements optiques artificiels s'il existe un risque de dépassement de la valeur limite d'exposition ;
- › les travaux en milieu hyperbare de classe I, II ou III ;
- › la conduite d'équipements de travail mobiles automoteurs et d'équipements de travail servant au levage ;

- les travaux nécessitant l'utilisation ou l'entretien de certaines machines dangereuses (machines listées à l'article R. 4313-78 du code du travail et machines dont l'accès aux éléments mobiles ne peut être empêché totalement, telles les machines à bois) ;
- le montage et le démontage des échafaudages ;
- les travaux effectués avec des appareils à pression ;
- les travaux en milieu confiné (cuves, réservoirs, puits, égouts...) ;
- les travaux au contact du verre ou du métal en fusion.

Il est en outre interdit d'affecter les jeunes à des **travaux temporaires en hauteur** lorsque la prévention du risque de chute de hauteur n'est pas assurée par des mesures de protection collective. Il est toutefois possible de déroger à cette interdiction :

- pour l'utilisation d'échelles, d'escabeaux et de marchepieds, à condition que cette utilisation soit faite après évaluation du risque ayant établi que ce risque est faible et qu'il s'agisse de travaux de courte durée à caractère non répétitif ;
- pour les travaux pour lesquels des dispositifs de protection collective ne peuvent être mis en œuvre, à condition que le jeune soit muni d'un équipement de protection individuelle, qu'il soit informé et formé.

Les fiches risques



© Patrick Delapierre pour l'INRS



© Patrick Delapierre pour l'INRS



© Claude Almodovar pour l'INRS

Les principaux risques du secteur du transport routier de marchandises sont regroupés par familles de risques et présentés dans les fiches qui suivent. Chaque fiche définit les dangers, les situations dangereuses, les événements dangereux et les dommages qui peuvent en découler, puis donne des exemples de mesures de prévention et quelques éléments bibliographiques.

Les auteurs se sont attachés à choisir des exemples de terrain issus du secteur du transport routier de marchandises afin de permettre une exploitation directe par tous des éléments qui constituent les fiches.

Les fiches constituent des ressources pédagogiques qui peuvent être consultées à tout moment par les lycéens, les apprentis, les équipes enseignantes et les tuteurs et maîtres d'apprentissage. Chacun pourra s'y référer à tout moment quand il a besoin de compléments d'informations sur l'un ou l'autre risque. Dans la fiche, des liens permettent d'accéder à des ressources documentaires plus complètes et spécialisées.

Les fiches ne présentent pas de manière exhaustive la totalité des risques du secteur, mais les principaux risques sont présents, ainsi que certains risques auxquels les opérateurs ne pensent pas toujours.

Les informations qui figurent dans les fiches sont génériques et nécessitent d'être contextualisées et adaptées à chaque situation spécifique rencontrée sur le terrain.

Risques de chute, trébuchement, heurt ou autre perturbation du mouvement



En se déplaçant à pied, on peut trébucher sur un obstacle, se tordre le pied dans un trou au sol, glisser sur un sol humide ou huileux. Dans le langage courant, on parle de « chute de plain-pied ». On peut aussi heurter un équipement ou un élément de structure... Ces risques représentent encore trop d'accidents du travail avec arrêt et touchent tous les secteurs d'activité et tous les métiers.

Un conducteur effectue le chargement de son véhicule à quai avec un transpalette manuel. Le sol est mouillé. Les palettes étant lourdes, il fait des efforts importants pour les tirer. Ses deux pieds glissent et heurtent le transpalette. Il souffre de douleurs aux chevilles.

Un conducteur livre du lait en vrac chez un industriel. Il s'aperçoit qu'un flexible n'est pas correctement verrouillé et fuit. Il court pour le resserrer et trébuché sur le flexible. Il se tord la cheville et sa tête heurte l'arrière de la remorque.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Danger	<ul style="list-style-type: none"> • Sol ou obstacle heurté pendant la chute.
Situations dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> • Se déplacer sur un sol glissant : gras, mouillé... • Se déplacer sur un sol inégal : marche, rupture de pente... • Se déplacer sur un sol dégradé : aspérité, trou, dalle descellée, nid-de-poule... • Se déplacer dans une zone encombrée : transpalette, palettes, flexibles de dépotage... • Se déplacer en portant une charge dans une zone faiblement éclairée. • Manutentionner des palettes abîmées (clous, échardes). • Réaliser des opérations nécessitant un effort important (sanglage, bâchage...). • Manœuvrer des éléments mécaniques (hayon, porte...).
Événements dangereux	<ul style="list-style-type: none"> • Trébuchement sur un élément encombrant une zone de circulation. • Heurt avec une partie saillante : angle d'un véhicule, fourches du chariot de manutention... • Glissade sur un sol détrempe ou gras, sur un plancher ou un hayon mouillé ou verglacé...
Dommages potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Entorse. • Fracture. • Déchirure musculaire. • Contusions, plaies et traumatismes divers.

Mesures de prévention

Élimination ou réduction du risque	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur implante les installations et zones de stockage et organise le travail de manière à réduire les déplacements. • Mon employeur aménage les locaux pour éviter les risques de glissade et de trébuchement : lissage du sol, éclairage des zones de manœuvre et de circulation, couverture des quais contre les intempéries... • Mon employeur organise le nettoyage, l'entretien et le rangement régulier des zones de travail et de circulation ainsi que l'évacuation régulière des déchets. • Mon employeur assure l'entretien périodique des véhicules (équipements d'éclairage, fuite d'huile...). Il organise leur réparation en cas de défaillance. • Mon employeur me fournit des outils adaptés : Cutter à lame rétractable, sangles en bon état... • Je range mon matériel et mes outils pour conserver ma zone de circulation dégagée autour et dans le véhicule. • Je mets de côté les palettes vides abîmées pour éviter leur utilisation. • Je ramasse les déchets (morceaux de palettes, films d'emballages...).
Protection collective	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur sépare les zones de circulation des piétons des zones de stockage, de travail et de stationnement des véhicules à l'aide de protecteurs matériels (glissières, barrières...).

Mesures de prévention (suite)

Protection individuelle

Dans mon entreprise/sur le lieu d'intervention

- Je porte des chaussures de sécurité antidérapantes et je noue mes lacets.
- Je porte des gants de protection adaptés au matériel manutentionné.
- Si nécessaire, je porte une casquette avec coque de protection.

Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne

Dans l'entreprise d'accueil

- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et les difficultés rencontrées dans l'entreprise d'accueil ou lors des tournées.
- Je propose des modifications à apporter au protocole de sécurité lorsque cela semble nécessaire. Je peux pour cela me référer à ce qui peut être fait dans mon entreprise (voir « Élimination ou réduction du danger »).
- Mon employeur analyse les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité lorsque cela est nécessaire.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).
- Je signale les dangers en mettant en place un balisage provisoire.

Dans mon entreprise

- En attendant leur réparation, mon employeur signale les zones à risque dans mon entreprise : nids-de-poule...
- Mon employeur informe le personnel ; il présente le plan des voies de circulation et des allées de passage, diffuse et explique les protocoles de sécurité.
- Mon employeur forme le personnel à l'utilisation des outils adaptés et à leur maintien en bon état (un outil abîmé doit être changé ; il faut avoir l'outil adapté à chaque tâche).

Documentation

Bibliographie sommaire

Publications INRS :

- ED 140 – Les heurts, glissades et autres perturbations du mouvement au travail.
- ED 6210 – Les glissades. Prévention technique et méthodes de mesure.
- ED 950 – Conception des lieux et des situations de travail. Santé et sécurité : démarche, méthodes et connaissances techniques.
- ED 773 – Conception des lieux de travail. Obligations des maîtres d'ouvrage. Réglementation.
- ED 975 – La circulation en entreprise.
- ED 885 – La signalisation de santé et de sécurité au travail.

Vidéos INRS :

- DV 0331 – Petites chutes et conséquences.
- DV 0399 – Napo dans... Pas de quoi rire ! Glissades et trébuchements.

Site Internet INRS : www.inrs.fr

- Interroger avec « glissade » ou « trébuchement » ou « chute de plain-pied ».
- Page Web : dossier « risques liés aux déplacements ».

Risques de chute de hauteur



Ce sont les risques d'accident liés à la perte d'équilibre d'une personne travaillant au-dessus du sol, à proximité d'un trou ou d'une fosse et qui entraîne un impact violent du corps avec le sol. Des situations présentant ce risque peuvent se trouver dans le milieu naturel ou dans une construction ; elles peuvent aussi résulter de l'utilisation d'un équipement d'accès et/ou de travail en hauteur. Les accidents par chute de hauteur peuvent avoir des conséquences particulièrement graves. Sont évoquées principalement dans cette fiche les spécificités du travail en hauteur. L'évaluation du risque d'accident lié aux chutes de hauteur passe également par la prise en compte de l'ensemble des facteurs susceptibles de contribuer à une perturbation du mouvement (voir fiche « Risques de chute, trébuchement, heurt ou autre perturbation du mouvement »). Dans le transport routier de marchandises, les chutes de hauteur représentent un accident sur cinq avec arrêt. Ces risques sont présents lors de certains déplacements à pied ou lors de certaines tâches. On les rencontre par exemple lors des descentes de cabine de conduite ou de plateau de remorque ou lors des opérations de bâchage de benne. Les conditions d'éclairage (obscurité, éblouissement), la surface de circulation..., peuvent aggraver le risque.

En livraison dans une rue en pente, un chauffeur-livreur tire un roll-conteneur de l'intérieur du camion vers le hayon élévateur. En voulant retenir la charge qui prend de la vitesse, il recule dans le vide et chute du hayon.

Un conducteur de semi-remorque saute de la cabine face avant et se fait une entorse en mettant le pied dans un « nid-de-poule ».

Un chauffeur enroule le filet de protection couvrant son chargement de déchets. Monté sur les rebords de la benne, il glisse et tombe de 3 m.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Danger	<ul style="list-style-type: none"> • Sol ou obstacle heurté pendant la chute. L'impact est d'autant plus fort que la hauteur de la chute est importante.
Situations dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> • Manœuvrer un roll-conteneur ou un transpalette sur un hayon. • Manutentionner une palette de marchandises au bord d'un quai extérieur sans garde-corps. • Sangler un chargement sur le côté du véhicule. • Monter sur la passerelle pour raccorder les flexibles. • Monter ou descendre de la cabine. • Monter sur le pare-chocs pour nettoyer le pare-brise. • Ouvrir un dôme de citerne.
Événements dangereux	<ul style="list-style-type: none"> • Trébuchement, perte d'équilibre pouvant entraîner la chute, par exemple en descendant du véhicule les bras chargés... • Glissade sur une tache d'huile, sur un sol gelé, sur un marchepied boueux, sur une passerelle métallique rendue glissante par la pluie...
Dommages potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Entorse. • Fracture. • Contusions, plaies et traumatismes divers (crânien...). • Décès.

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur équipe les escaliers avec des nez de marches antidérapants. • Mon employeur équipe les véhicules de bras suiveurs pour réaliser les raccordements des flexibles depuis le sol. • Mon employeur met à disposition des moyens permettant le bâchage depuis le sol (benne, semi-remorque bâchée...). • Mon employeur met à disposition des dispositifs permettant d'arrimer depuis le sol (arrimage coulissant). • Mon employeur fournit des véhicules équipés de hayons élévateurs « sécurisés » (de toute la largeur du véhicule, 1,80 m à 2 m de profondeur, avec des butées extérieures, repliable. Un hayon rabattable uniquement est équipé de garde-corps latéraux). <p>Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je sangle au fur et à mesure du chargement depuis l'intérieur du véhicule ou depuis le sol. • J'utilise les matériels de jonction quai/camion solidaires du quai (niveleur...). • Pour les citernes, les indicateurs de pression, de niveau..., sont visibles depuis le sol ou dans la cabine.
Protection collective	<p>Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur et/ou entreprise d'accueil sécurise les quais (garde-corps, asservissement des portes de quai). <p>Dans l'entreprise d'accueil</p> <ul style="list-style-type: none"> • J'utilise une plateforme de travail que l'entreprise d'accueil met à disposition pour effectuer les opérations d'arrimage ou de bâchage.
Protection individuelle	<p>Dans mon entreprise/sur le lieu d'intervention</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je porte des chaussures de sécurité antidérapantes pour éviter les glissades...

Mesures de prévention (suite)

Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne

Dans mon entreprise/sur le lieu d'intervention

- Mon employeur me forme à l'utilisation du hayon élévateur.
- Mon employeur interdit l'utilisation d'une échelle ou d'un escabeau comme poste de travail.
- Mon employeur met en place une signalétique rappelant la règle des 3 appuis.
- Je respecte cette règle des 3 appuis à chaque montée/descente.
- J'utilise les équipements du véhicule (emmarchements, mains courantes, escalier escamotable à l'arrière du véhicule, rambarde sur la citerne...).
- J'utilise un hayon pour monter/descendre une charge et non comme pont de liaison.

Dans l'entreprise d'accueil

- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et les difficultés rencontrées dans l'entreprise d'accueil ou lors des tournées, ou les modifications à apporter au protocole de sécurité. Par exemple, j'informe mon employeur de la détérioration des moyens d'accès et de liaison quai/camion.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation

Éléments techniques – Réglementation – Normes

Le protocole de sécurité comprend les informations utiles à l'évaluation des risques générés par l'opération de chargement ou de déchargement sur le site d'accueil, l'échange d'informations entre les entreprises de transport et d'accueil ainsi que les mesures de prévention et de sécurité à observer à chacune des phases de l'opération (articles R 4515-4 à R 4515-11 du Code du travail).

En particulier, le protocole de sécurité traite du risque de chute de hauteur (plateforme pour le bâchage, fosse à hayon sur le quai, escalier d'accès au quai...).

Bibliographie sommaire

Publications INRS :

- ED 950 – Conception des lieux et des situations de travail. Santé et sécurité : démarche, méthodes et connaissances techniques.
- ED 773 – Conception des lieux de travail. Obligations des maîtres d'ouvrage. Réglementation.
- ED 6189 – Rouler et manutentionner en sécurité.
- ED 6059 – Conception et rénovation des quais. Pour l'accostage, le chargement et le déchargement en sécurité des poids lourds.
- ED 6110 – Prévention des risques de chute de hauteur.
- ED 6145 – Arrimage des charges.
- ED 6225 – Réduire les accidents liés aux montées/descentes.

Recommandations CNAMTS :

- R 450 – Accès aux dômes des véhicules citernes routiers.
- R 476 – Livraison de matériaux et éléments de construction sur les chantiers.

Norme

- NF T 81-107 – Dimensionnement des rambardes sur camions-citernes.

Site Internet INRS : www.inrs.fr

- Interroger avec « chute de hauteur ».

Risques de collisions liées aux circulations de véhicules sur site



Ce sont des risques d'accident liés au heurt d'une personne par un véhicule (voiture, camion, engins...) ou à la collision de véhicules entre eux ou contre un obstacle, au sein de l'entreprise ou sur un autre site de chargement/déchargement. Ce sont des risques dont les conséquences peuvent être graves (à cause de la vitesse, de la masse...). La collision, sur le lieu de travail, entre un engin et une personne, occasionne des décès chaque année.

Le chargement et le déchargement des marchandises impliquent que le véhicule de transport se déplace à l'intérieur ou à l'extérieur des sites des clients en même temps que d'autres véhicules, engins ou piétons. Cette coactivité peut engendrer des dysfonctionnements dans l'entreprise, voire des accidents, ce qui nuit aux conditions de travail comme à la compétitivité de l'entreprise.

Un conducteur assiste au chargement de son camion dans la zone de circulation des chariots élévateurs, au niveau des quais d'expédition. Un chariot élévateur manœuvrant en marche arrière lui roule sur le pied. Il souffre de fractures.

Un conducteur circule à pied le long des quais pour aller prendre ses papiers au bureau des expéditions. Se trouvant hors de champ de vision, il se fait percuter par un camion qui recule pour se mettre à quai. Il souffre de contusions.

Dans une entreprise industrielle, un poids lourd longe un bâtiment pour rejoindre les quais de chargement situés à l'arrière. À l'angle du bâtiment, un véhicule utilitaire léger (VUL) d'une entreprise de plomberie arrive et s'engage à contresens. Surpris, les deux conducteurs ne peuvent éviter la collision. Sous le choc, le passager du VUL est victime d'une fracture de la jambe droite.

Un conducteur routier décharge sa semi-remorque dans son entreprise avec un chariot élévateur. Il est en retard et roule à vive allure dans les allées de l'entrepôt. Dans l'angle d'une allée sans visibilité, il percute un piéton avec les fourches. Celui-ci décédera plus tard à l'hôpital.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Dangers

- Véhicules ou engins en mouvement.
- Obstacles fixes ou mobiles présents dans les zones d'évolution des véhicules.

Situations dangereuses

- Conduire son véhicule ou se déplacer à pied dans une zone de circulation et de manœuvre de camions, d'engins de manutention, de véhicules de l'entreprise...
- Manœuvrer en présence de piétons.
- Déplacer son véhicule dans l'établissement dans des conditions difficiles, limitant la visibilité, réduisant les temps de freinage : Pluie, brouillard, obscurité, éclairage défaillant, sol mouillé ou verglacé, sol mal égalisé ou pentu.
- Circuler avec une benne relevée après son déchargement.
- Conduire à vive allure dans l'établissement.
- Téléphoner ou consulter son téléphone au volant.
- Porter un casque audio dans ses déplacements à pied et au volant.

Événements dangereux

- Chute d'un engin de manutention du quai ou du camion.
- Renversement du camion.
- Écrasement d'un piéton lors d'une manœuvre.
- Collision entre deux véhicules ou engins.

Dommages potentiels

- Entorse.
- Fracture.
- Contusions.
- Plaies et traumatismes divers.
- Décès.

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque

Dans mon entreprise

- Mon employeur définit les zones de circulation pour les véhicules, les engins et les piétons. Il organise les flux et les repères : Panneaux de circulation, séparation (barrières, glissières...) ou balisage des zones de circulation (rubans de délimitation, chaînes, marquage au sol...).
- Mon employeur entretient régulièrement les sols ; il répare les trous, les fissures...
- Mon employeur s'assure que les zones de manœuvre et de circulation sont suffisamment éclairées ; il installe un éclairage adapté si besoin.
- Mon employeur assure l'entretien périodique des véhicules. Il les répare sans tarder en cas de défaillance.
- Mon employeur équipe la benne de détecteur d'obstacle haut qui déclenche la descente de la benne en mouvement.
- Je supprime les obstacles en rangeant, en évacuant les déchets...

Dans l'entreprise d'accueil

- Mon employeur définit avec les entreprises d'accueil un protocole de sécurité reprenant les consignes de sécurité applicables sur le site, un plan de circulation, les EPI nécessaires, la liste des tâches à effectuer et le matériel à utiliser.
- Mon employeur me transmet et m'explique les protocoles de sécurité correspondant à ma mission.

Mesures de prévention (suite)

Protection collective

Dans mon entreprise

- Mon employeur installe des portillons piétons avec ouverture vers soi pour accéder aux zones de circulation des engins (prioritaires).
- Mon employeur limite la vitesse des chariots élévateurs.
- Mon employeur sépare les zones piétonnes des zones de stockage, à l'aide de protecteurs matériels.

Protection individuelle

Dans mon entreprise/sur le lieu d'intervention

- Je porte des chaussures de sécurité antidérapantes.
- Je mets la ceinture de sécurité dans les engins et véhicules.
- Je porte une veste ou un gilet rétroréfléchissant lorsque je me déplace à pied.

Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne

Dans mon entreprise

- Mon employeur installe des miroirs de sécurité afin de réduire les angles morts.
- Mon employeur installe des systèmes d'aide à la manœuvre sur mon véhicule (caméras de recul...) et d'avertissement sonore et lumineux.
- Mon employeur installe et entretient une signalisation horizontale et verticale sur les zones de circulation.

Dans l'entreprise d'accueil

- Je respecte le protocole de sécurité (vitesse, zone...).
- Je respecte les zones de circulation notamment lorsque je suis piéton.
- Je respecte les règles de conduite : rouler au pas, sens de circulation...
- Je n'hésite pas à descendre de mon véhicule pour vérifier le dégagement de ma zone de manœuvre.
- Je me fais guider pour les accès difficiles et les manœuvres en m'assurant que l'opérateur au sol est en zone sécurisée.
- Je reste dans la zone qui m'a été indiquée sur le quai pour surveiller le chargement de mon véhicule.
- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et les difficultés rencontrées dans l'entreprise d'accueil, ou les modifications à apporter au protocole de sécurité. Je peux pour cela me référer à ce qui peut être fait dans mon entreprise.
- Mon employeur relaye les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation

Éléments techniques – Réglementation – Normes

Le protocole de sécurité comprend les informations utiles à l'évaluation des risques générés par l'opération de chargement ou de déchargement sur le site d'accueil, l'échange d'informations entre les entreprises de transport et d'accueil ainsi que les mesures de prévention et de sécurité à observer à chacune des phases de l'opération (articles R 4515-4 à R 4515-11 du Code du travail).
En particulier, le protocole de sécurité renseigne sur les règles de circulation interne à respecter.

Documentation (suite)

Bibliographie sommaire

Publications INRS :

- ED 975 – La circulation en entreprise. Santé et sécurité : démarche, méthodes et connaissances techniques.
- ED 6083 – Prévenir les collisions engins-piétons.
- ED 6059 – Conception et rénovation des quais pour l'accostage, le chargement et le déchargement en sécurité des poids lourds.
- ED 6028 – Mise à quai des poids lourds. Apport et limite des dispositifs embarqués pour la prévention des collisions.
- ED 826 – Vigilant à l'arrêt comme au volant.

Site Internet INRS : www.inrs.fr

- Interroger avec « circulation interne » ou « déplacement ».

Risques liés à la circulation en mission



Du fait de leur activité professionnelle, les conducteurs routiers passent une partie importante de la journée de travail au volant d'un véhicule.

Ces salariés sont exposés à un risque important d'accident sur la route. Au-delà des risques de dommages corporels, ils sont exposés également en permanence à des risques physiques (vibrations, bruit), posturaux, chimiques et psychosociaux qui doivent être pris en compte.

70 % des accidents mortels dans la profession ont lieu en circulation. Dans 45 % des accidents il y a renversement du poids lourd avec des conséquences lourdes pour le conducteur (traumatismes, décès, retrait de permis de conduire...) et pour l'entreprise (matériel et marchandises endommagés, voiries à dégager, perte d'exploitation...).

Ébloui par le soleil en sortie de tunnel, un conducteur routier perd le contrôle de son véhicule articulé après avoir empiété sur le bas-côté. L'ensemble routier s'est couché sur le côté. Le conducteur décède des suites de ses blessures.

Sur l'autoroute, un porteur de 32 t entre en collision avec une voiture qui s'est rabattue devant le poids lourd pour prendre la sortie. Dans cet accident, le conducteur de la voiture a été tué sur le coup, le conducteur du poids lourd est indemne de lésions physiques mais il est marqué psychologiquement.

Atteint de somnolence après la pause déjeuner, un conducteur routier n'a pas pu éviter le camion de devant qui ralentissait. La collision a été violente. Le conducteur souffre de fractures aux jambes.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Dangers

- Les obstacles, qu'ils soient mobiles (objets tombés d'un véhicule, animaux...) ou fixes (infrastructure, arbres, ponts...).
 - Son propre véhicule en mouvement (gabarit du véhicule, masse, type...).
 - Les usagers de la route (les autres véhicules).
 - Le déplacement de son chargement.
 - Les vibrations du véhicule que l'on conduit.
-

Situations dangereuses

- Conduire un véhicule (voiture, véhicule utilitaire, poids lourds...).
 - Conduire un véhicule mal entretenu (pneus sous-gonflés, freins défectueux...).
 - Conduire un véhicule inadapté à la tâche à réaliser (surcharge).
 - Conduire en étant distrait (consulter son système informatique embarqué (SIE), regarder la télévision, surfer sur internet, utiliser son téléphone...).
 - Manger, boire en conduisant.
 - Prendre le volant en état de vigilance réduite (manque de sommeil, fatigue, alcool, médicaments, stupéfiants).
 - Circuler dans une intersection (rond-point, passage à niveau, carrefour à feux tricolores...).
 - Conduire de nuit (obscurité, éblouissement, endormissement...).
 - Conduire en adoptant une vitesse excessive (conditions de circulation, trafic, état et configuration de la route...).
 - Transporter des charges mal arrimées.
 - Garder une position assise prolongée (sommolence, fatigue...).
 - Être soumis aux vibrations du véhicule sur la route.
-

Événements dangereux

- Dérapage sur la chaussée glissante (pluie, neige, verglas).
 - Évitement d'un obstacle (pneu, carton, animal...) entraînant la perte de contrôle du véhicule.
 - Déplacement ou projection des charges insuffisamment arrimées sur le véhicule.
 - Freinage d'urgence (traversée d'animaux, carambolage, éclatement d'un pneu du véhicule de devant...).
 - Endormissement au volant.
 - Longue exposition aux vibrations lors de la conduite du véhicule.
-

Dommages potentiels

- Contusions.
- Fractures.
- Plaies.
- Traumatismes divers.
- Décès.

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque

Dans mon entreprise

- Mon employeur favorise l'utilisation de véhicules équipés d'un système antiblocage (ABS), d'un système d'aide de freinage d'urgence (AFU)...
- Mon employeur me confie un véhicule adapté au transport à effectuer, avec les équipements nécessaires (radar de distance de sécurité, système embarqué de contrôle des pneus, avertisseur d'écart de trajectoire, témoin de surcharge, moyens d'arrimage...), le tout en bon état.
- Mon employeur installe un éthylotest anti-démarrage.
- Mon employeur choisit des équipements atténuant les vibrations au volant (siège anti-vibratile).
- Mon employeur assure le bon entretien des véhicules de l'entreprise.
- Je réalise les vérifications courantes de mon véhicule et j'informe des anomalies (SIE, réunion d'équipe, passation du véhicule, carnet d'entretien...).
- Mon employeur et moi organisons le transport pour que les horaires soient réguliers et permettent de respecter la réglementation (repos, repas, coupures).
- Mon employeur et moi préparons les déplacements de façon à les optimiser : bien préparer les matériels et documents dont j'ai besoin...
- Je prépare mon itinéraire en tenant compte du gabarit de mon véhicule et des infrastructures, des conditions météorologiques.
- Je règle dès le départ le siège anti-vibratile de mon véhicule.

Sur la route

- Mon employeur organise les communications exploitant/conducteur à l'arrêt.
- Mon SIE est programmé pour n'être consultable qu'à l'arrêt.
- Je vérifie à intervalles réguliers l'arrimage de mon chargement.
- Je privilégie l'arrêt dans des parkings adaptés, réservés pour les PL.

Protection individuelle

- Je porte la ceinture de sécurité.
- Je porte un gilet de haute visibilité quand je dois me déplacer sur la chaussée ou à proximité immédiate.
- Je porte des chaussures qui maintiennent le pied, souples et antidérapantes.

Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne

Dans mon entreprise

- Mon employeur me fait suivre des formations [FCO (formation continue obligatoire), éco-conduite, réglage du siège anti-vibratile, prévention des addictions et comportements à risque...].

Sur la route

- Je reste concentré sur ma conduite : je m'arrête pour téléphoner et manipuler mon système informatique embarqué.
- Je respecte la réglementation sur les temps de conduite et de repos.
- Je respecte le Code de la route (signalisation, bâchage, port de la ceinture de sécurité, vitesse...).
- Je conduis avec les systèmes d'aide à la conduite activés (radar de distance de sécurité, système embarqué de contrôle des pneus, avertisseur d'écart de trajectoire, témoin de surcharge...).
- J'adapte ma vitesse aux conditions de circulation et je respecte les distances de sécurité.
- Je pratique une conduite rationnelle (anticipation, éco-conduite).
- Je m'informe de la procédure à appliquer en cas d'incident, panne...

Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil

- Je respecte les consignes de chargement/déchargement et d'arrimage.

Documentation

Éléments techniques – Réglementation – Normes

Risque d'accident

- x 5 si on téléphone au volant en roulant (téléphone à la main).
- x 4 avec téléphone et kit main libre.
- x 2 avec 0,5 g/l d'alcool dans le sang.
- x 10 avec 0,8 g/l d'alcool dans le sang.
- x 35 avec 1,2 g/l d'alcool dans le sang.
- x 18 avec alcool et cannabis.

Un poids lourd de 40 t équivaut à 142 t à 30 km/h, 566 t à 60 km/h et 1274 t à 90 km/h.

Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 934 – Conduire est un acte de travail.
- ED 986 – Le risque routier en mission. Guide d'évaluation des risques.
- ED 6145 – Arrimage des charges sur les véhicules routiers.
- ED 6189 – Équipements pour rouler et manutentionner en sécurité. Un guide de choix pour le transport de marchandises en poids lourds.
- ED 6068 – Arrimage en sécurité d'engins sur véhicules routiers.

Publications INRS :

- DV 0367 – Rouler pour le travail. Prévention du risque routier en mission.
- Anim 015 – Le colis.
- Anim-016 – Le rendez-vous.
- Anim 017 – Le parc auto.
- Anim 018 – Le téléphone.
- Anim 019 – Le crash test.

Site Internet INRS : www.inrs.fr

- Interroger avec « risque routier ».

Autre site Web

- www.securite-routiere.gouv.fr

Risques liés à la charge physique de travail



Ce sont des risques qui peuvent engendrer fatigue, douleurs, gêne fonctionnelle et lésions aiguës ou chroniques touchant le plus souvent l'appareil locomoteur mais aussi l'appareil cardiovasculaire et respiratoire. Ces atteintes sont consécutives à des efforts intenses et/ou prolongés et/ou répétés, des postures inconfortables ou contraignantes. Les risques sont accrus lorsqu'il y a de fortes contraintes de temps pour réaliser le travail, lorsque l'ambiance physique de travail et les conditions de travail sont dégradées (bruit, vibrations, température, éclairage...).

La charge physique de travail peut aussi être à l'origine d'accidents de types traumatiques tels que des chutes, des heurts, des chocs ou des écrasements avec les charges ou outils manipulés (voir fiche « Risques de chute, trébuchement, heurt ou autre perturbation du mouvement »).

Les métiers du transport comportent une part d'activité physique : manutentions manuelles de charges, efforts exercés sur les matériels (sellette...) et les équipements de manutention (transpalette, roll-conteneurs...). Les conducteurs, en position assise prolongée durant la conduite sont aussi exposés aux vibrations de leur véhicule sur la route.

Cela peut entraîner des accidents du travail (contusions, lumbagos...) ou des maladies professionnelles (tendinites, troubles musculosquelettiques).

Le conducteur soumis aux vibrations de son véhicule 8 heures par jour lors de la conduite, ressent des douleurs au dos.

Un conducteur décharge une palette de près de 900 kg à l'aide d'un transpalette manuel. En voulant la repositionner à la main pour mieux la prendre avec le transpalette, il fournit un effort important dos courbé et ressent une violente douleur dorsale qui l'immobilise immédiatement. Il souffre d'un lumbago.

Un conducteur repositionne une planche sur une remorque « savoyarde » en fin de chargement. Portant cette planche à bout de bras depuis le sol, il ressent une vive douleur à l'épaule.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Dangers

- Les postures contraignantes/inconfortables.
- Les efforts physiques intenses.
- Les charges manutentionnées/manipulées.
- Les vibrations lors de la conduite.

Situations dangereuses

- Exercer des efforts pour soulever, transporter, déplacer, tirer/pousser une charge lourde et/ou encombrante.
- Réaliser une tâche physique dans une posture contraignante ou inconfortable (à genoux, dos courbé, bras en l'air, accroupi, en torsion) comme ramasser un carton au sol, tirer la poignée de sellette courbé sous la remorque, faire coulisser à bout de bras/en torsion la bâche dans le rail...
- Manipuler du matériel pouvant restituer de l'énergie mécanique (manivelle de béquilles...).
- Être soumis aux vibrations lors de la conduite du véhicule (position assise statique prolongée).

Événements dangereux

- Manutention répétée de charges : la somme des charges manutentionnées manuellement en fin de journée commence à « peser » sur les bras (épaules, coudes et poignets) et la colonne vertébrale (tonnage journalier manutentionné trop important).
- Travail répété et/ou prolongé avec les bras au-dessus du niveau des épaules ou en ayant le dos courbé.
- Mouvements forcés, par exemple du tronc, en se retournant.
- Longue exposition aux vibrations sur la route.

Domages potentiels

- Troubles musculosquelettiques (TMS). Ils sont principalement localisés au niveau des épaules, du poignet, du coude et du dos (exemples : tendinite du coude ou de l'épaule).
- Lombalgies.

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque

Dans mon entreprise

- Mon employeur équipe le véhicule ou met à disposition du matériel pour alléger les tâches physiques les plus dures : transpalette électrique pour la manutention, système de bâchage motorisé manœuvrable depuis le sol, commande de sellette déportée en cabine, remorques de type fourgon à ouverture latérale, hayon élévateur sur le véhicule, rampe mobile d'accès aux trottoirs...
- Mon employeur entretient périodiquement les équipements sur le véhicule, en particulier ceux qui nécessitent des interventions manuelles (sellette, bâchage...) pour en limiter les efforts.
- Mon employeur organise le transport, en intégrant des moments de récupération physique.

Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil

- J'utilise les aides techniques mises à ma disposition (transpalette, pont de liaison...).
- Je respecte les règles de conditionnement (filmage, limites de hauteurs, de charge...) pour limiter les efforts lors des manutentions.

Mesures de prévention (suite)

Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne

Dans mon entreprise

- Mon employeur veille à ce que les consignes soient claires et que les moyens à disposition soient adaptés au travail à réaliser (plan de chargement, protocole de sécurité...)
- Mon employeur forme le personnel pour qu'il soit conscient des risques, participe à la recherche et propose des améliorations (formation PRAP : Prévention des risques liés aux activités physiques)
- Mon employeur forme le personnel à l'utilisation des aides techniques (transpalette électrique...), au réglage des sièges anti-vibratiles.

Dans l'entreprise d'accueil

- Mon employeur organise les remontées d'information du terrain pour traiter les problèmes rencontrés ; le cas échéant, il fait le lien avec les entreprises d'accueil et les protocoles de sécurité.
- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et les difficultés rencontrées dans l'entreprise d'accueil ou lors des tournées, ou les modifications à apporter au protocole de sécurité.
Je l'informe par exemple de la présence de marches rendant impossible l'utilisation des moyens de manutention prévue, de l'absence du matériel prévu ou encore de la nécessité de faire du chargement ou du déchargement à la place du client.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation

Éléments techniques – Réglementation – Normes

Le protocole de sécurité comprend les informations utiles à l'évaluation des risques générés par l'opération de chargement ou de déchargement sur le site d'accueil, l'échange d'informations entre les entreprises de transport et d'accueil ainsi que les mesures de prévention et de sécurité à observer à chacune des phases de l'opération (articles R 4515-4 à R 4515-11 du Code du travail).

Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 6161 – Méthode d'analyse de la charge physique de travail.
- ED 6094 – Vous avez dit TMS.
- ED 6092 – Ça déménage chez les déménageurs.

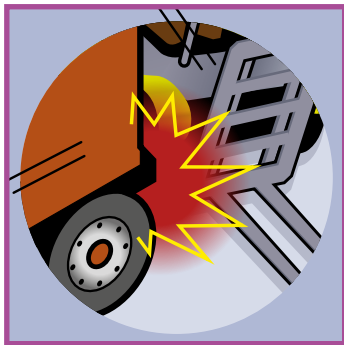
Audiovisuel INRS :

- DV 0376 – Napo dans... allégez la charge.

Site Internet INRS : www.inrs.fr

- Interroger avec « manutention manuelle » ou « activité physique » ou « TMS » ou « Lombalgie » + page dédiée à la formation PRAP.
<http://tmspros.fr/TMSPROS/>

Risques liés à la manutention mécanique



Ce sont des risques d'accident liés à la charge manutentionnée (chute, heurt, écrasement), au moyen de manutention (rupture, défaillance) et aussi à la circulation des engins de manutention. Dans le transport routier de marchandises, les manutentions mécanisées sont à l'origine de nombreux accidents du travail parfois graves, voire mortels. Elles peuvent entraîner aussi des TMS notamment dus aux vibrations.

Un chauffeur manutentionnaire décharge une palette de hourdis en béton à l'aide de la grue auxiliaire du camion. Au cours de cette manutention, la charge heurte une autre palette de parpaings posée au sol et se décroche en retombant sur le chauffeur. L'accident est mortel.

Un conducteur décharge une semi-remorque avec un transpalette électrique. La palette transportée instable lui masque la visibilité. Lors du passage sur le pont de liaison la palette bascule sur le conducteur qui tombe à la renverse. Il souffre de multiples contusions et d'une entorse de la cheville.

Un conducteur effectue une livraison dans une exploitation agricole. Il utilise un chariot élévateur embarqué pour décharger deux big-bags. Il circule les fourches en hauteur et passe dans un trou. Le chariot est déséquilibré et se renverse. Le conducteur est éjecté du chariot. Par chance, le chariot tombe à quelques centimètres du conducteur. Il n'aura que quelques contusions.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Dangers

- L'engin de manutention
- La charge transportée.
- La charge suspendue.
- Les vibrations transmises au conducteur.

Situations dangereuses

- Pose/dépose de charges avec l'aide de moyens mécanisés de levage.
- Déplacer une charge (big bag par exemple) en utilisant les fourches d'un chariot élévateur en position haute.
- Manœuvrer un transpalette électrique transportant une palette haute sur un pont de liaison.
- Déplacer une charge avec un chariot élévateur sur un plan incliné.
- Utiliser un engin de manutention qui n'est pas adapté au travail à effectuer (charge trop lourde, trop encombrante, déformable).
- Utiliser une grue auxiliaire ou tout autre engin de manutention pour déplacer une charge instable, sans les accessoires de levage qui conviennent (pinces, élingues...).

Événements dangereux

- Franchissement d'un virage en pleine vitesse.
- Passage dans un nid-de-poule.
- Manœuvre ou freinage brusque.
- Conduite d'un chariot autoporté de façon prolongée et exposant longuement aux vibrations.
- Rupture d'une élingue ou d'un accessoire de levage.

Dommages potentiels

- Contusions.
- Écrasement mortel sous la charge ou sous l'engin de manutention après renversement.
- Douleurs rachidiennes ou des épaules (dans le cas de vibrations).

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque

Dans mon entreprise

- Mon employeur supprime les obstacles : ranger régulièrement les zones de circulation et de travail.
- Mon employeur, en plus des contrôles périodiques prévus par la réglementation, vérifie et assure l'entretien régulier des voies de circulation, des engins de manutention (ponts roulants, chariots, transpalettes...) ainsi que des accessoires de levage (élingues...).
- Mon employeur équipe les engins de sièges anti-vibratiles réglés par le conducteur.

Dans l'entreprise d'accueil

- Mon employeur définit avec les entreprises d'accueil un protocole de sécurité reprenant les consignes de sécurité applicables sur le site, un plan de circulation, les EPI nécessaires, la liste des tâches à effectuer et le matériel à utiliser.
- Mon employeur me transmet et m'explique les protocoles de sécurité correspondant à ma mission ; j'utilise l'engin et les accessoires de levage qui conviennent pour le transport de la charge : chariot à pince ou à préhenseur...

Protection collective**Dans mon entreprise**

- Mon employeur balise les zones dangereuses (évolution des engins de levage et des charges) avec des barrières rigides, visibles et stables.
- Mon employeur équipe les chariots de toits résistant en cas de renversement ou de chute d'objet.
- Mon employeur équipe les bordures de quais et les rampes d'accès de protections contre les chutes d'engins : Niveleur de quai, porte de quai, glissières, garde-corps...
- Mon employeur équipe les chariots de systèmes anti-éjection.

Protection individuelle

- Je porte la ceinture de sécurité dans les chariots automoteurs.
- Je porte le casque ou la casquette avec coque de protection si nécessaire et les chaussures de sécurité.

**Mesures complémentaires :
Formation – information –
Instruction – consigne****Dans mon entreprise**

- Mon employeur sensibilise aux risques liés aux manutentions mécaniques : ponts roulants, chariots élévateurs, élingage, transpalette de levage...
- Mon employeur forme les personnes amenées à conduire des engins de manutention et de levage sur le site de l'entreprise et à l'extérieur. Chacun dispose en particulier d'une autorisation de conduite pour utiliser les chariots automoteurs à conducteur porté, les grues (auxiliaires), les ponts roulants.

Dans l'entreprise d'accueil

- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et les difficultés rencontrées dans l'entreprise d'accueil ou les modifications à apporter au protocole de sécurité. Je peux pour cela me référer à ce qui peut être fait dans mon entreprise (voir « Élimination du danger ou réduction du risque »).
- Mon employeur relaye les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation**Éléments techniques –
Réglementation – Normes**

Le protocole de sécurité comprend les informations utiles à l'évaluation des risques générés par l'opération de chargement ou de déchargement sur le site d'accueil, l'échange d'informations entre les entreprises de transport et d'accueil ainsi que les mesures de prévention et de sécurité à observer à chacune des phases de l'opération (articles R 4515-4 à R 4515-11 du Code du travail). En particulier, le protocole de sécurité précise les moyens de manutention à utiliser.

Le matériel de manutention mécanique doit être conforme et approprié au travail à réaliser, entretenu et vérifié périodiquement.

La conduite des chariots automoteurs à conducteur porté et des grues auxiliaires nécessite une autorisation de conduite délivrée par l'employeur après :

- l'aptitude médicale,
- des tests théoriques et pratiques (CACES à renouveler périodiquement),
- des instructions spécifiques à l'équipement et aux lieux de travail.

L'autorisation de conduite est également recommandée pour l'utilisation des ponts roulants.

L'employeur doit également prendre les mesures nécessaires pour réduire l'exposition aux vibrations.

Documentation (suite)

Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 36 – Transpalettes à conducteur accompagnant.
- ED 96 – Le Caces.
- ED 125 – Chariots automoteurs : prévenir le risque de renversement latéral.
- ED 766 – Chariots automoteurs : manuel de conduite.
- ED 812 – Chariots automoteurs : choix et utilisation.
- ED 828 – Principales vérifications périodiques.
- ED 6173 – Réparation et entretien des poids lourds.
- ED 6105 – Ponts roulants – Manuel de sécurité.
- ED 6178 – Mémento de l'élingueur.
- ED 6283 – Conducteurs d'engins mobiles. Vibrations plein le dos.
- ED 6224 – Réduire les accidents liés aux opérations de chargement/déchargement.
- ED 6189 – Rouler et manutentionner en sécurité.

Audiovisuel INRS :

- DV 0326 – Les chariots automoteurs.

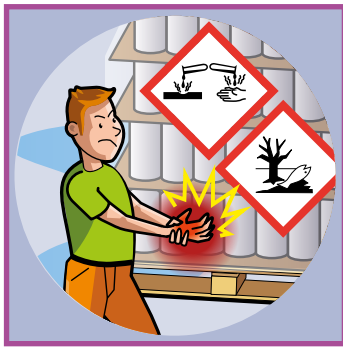
Site Internet INRS : www.inrs.fr

- Interroger avec « manutention mécanique » ou « chariot automateur » ou « TMS » ou « lombalgie » ou « équipement de travail ».

Recommandations CNAMTS :

- R 389 – Utilisation des chariots automoteurs de manutention à conducteur porté.
- R 492 – Prévention des risques liés au renversement des chariots automoteurs frontaux.

Risques liés aux produits, aux émissions et aux déchets dangereux (risque chimique)



Dans le cadre de certaines opérations, on utilise des produits sous forme de gaz, de liquides ou de solides. On peut être aussi amené à les stocker, à les transporter, à les rejeter sous forme de déchets ou à en émettre (dégagement de gaz d'échappement par exemple). Respirer, avaler ou toucher ces produits peut provoquer des irritations, des réactions allergiques, brûlures, des intoxications ou même des maladies graves, comme le cancer. Ces manifestations peuvent apparaître dès le premier contact avec le produit ou suite à un contact répété, de façon immédiate ou différée (après plusieurs années pour les cancers, par exemple).

En transport, le risque chimique est présent dans toutes les phases de travail qui concernent la manipulation, le déplacement et le stockage de produits dangereux. Ce risque peut provenir de fuites ou de déversements accidentels (emballage percé lors de la manutention, renversement ou chute des fûts ou conteneurs par exemple). Il est aussi lié aux conditions de transport (réaction dangereuse entre produits chimiques placés les uns à proximité des autres et dont les emballages sont endommagés ou présentent un défaut d'étanchéité dû par exemple à une température trop basse ou trop élevée, une exposition au soleil...). On le trouve également au niveau du véhicule (gaz d'échappement, poussières de frein, carburant...)

Dans un véhicule, un conducteur empile deux palettes contenant des bidons d'eau de Javel concentrée. Lors des manœuvres, la fourche du chariot perce un bidon et le produit s'écoule sur le sol. En voulant nettoyer, le conducteur se brûle au contact du produit.

Suite à un accident de circulation, le chargement d'un poids lourd transportant des produits dangereux soumis à l'ADR se renverse sur la route car mal arrimé. Le conducteur est exposé aux vapeurs toxiques qui se dégagent du chargement. En respirant les vapeurs, il perd connaissance.

Depuis 20 ans, un conducteur routier effectue de nombreux attelages-déattelages de remorques par jour. Pour cela, il laisse tourner son moteur et effectue ses opérations dans les gaz d'échappement. Il souffre de problèmes respiratoires.

Un incendie s'est déclaré sur un véhicule chargé de sacs d'engrais à base de nitrate d'ammonium. Le nitrate a apparemment réagi avec du nitrite de sodium qui avait souillé le plancher du camion lors d'un précédent voyage. Le conducteur doit s'arrêter brusquement pour sortir du véhicule en flammes.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Danger	<ul style="list-style-type: none"> • Produits dangereux du fait de leur action sur le corps humain. Ces produits peuvent se trouver sous forme de projections, liquides, vapeurs, gaz, poussières ou fibres.
Situations dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> • Transporter des produits : bidons, bacs, sacs de produits en poudre... • Dépoter une citerne. • Transvaser un produit d'un contenant défectueux dans un autre contenant non adapté ou mal/non étiqueté. • Travailler à proximité d'un véhicule émettant des poussières, des fibres ou des gaz dans un espace fermé.
Événements dangereux	<ul style="list-style-type: none"> • Ingestion, inhalation ou contact avec un produit dangereux (projections de liquides ou de poussières, dégagement de vapeurs de solvant, dégagement de poussières, perçage d'un contenant...). • Incendie. • Explosion.
Dommages potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Asphyxie et problèmes respiratoires. • Démangeaisons, rougeur, gerçure, conjonctivite (irritation des yeux) • Allergie. • Maux de tête, vertiges, sensation d'ivresse. • Problèmes de digestion. • Intoxication. • Cancer. • Décès. • Brûlure. • Blessure. • Dommages matériels : perte d'équipements ou de marchandises, destruction d'installations.

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur s'assure de la compatibilité des produits stockés (fiches de données de sécurité) et des quantités autorisées sur sa plateforme (nomenclature ICPE/DREAL). • Mon employeur fait une déclaration, un enregistrement ou une demande d'autorisation de stockage des produits et se soumet aux réglementations qui sont liées aux produits. • Mon employeur conçoit une zone de stockage adaptée aux produits : zone de stockage dédiée et identifiée comme telle (exclusion de toute autre activité, panneaux de signalisation), protégée des intempéries et des actes de malveillance, bien éclairée, ventilée en permanence (avec possibilité d'augmenter le débit de ventilation en cas de déversement), munie de dispositifs de rétention d'un volume suffisant en cas de déversement, accessible aux engins de manutention. • Mon employeur proscrie les matériaux combustibles pour la construction et l'aménagement de la zone de stockage. • Mon employeur élimine toutes les sources d'inflammation de la zone de stockage (aucun point chaud, matériel électrique protégé et réduit au strict minimum, mise à la terre des éléments conducteurs...). • Mon employeur prévient les risques de déversement en choisissant des rayonnages et des engins de manutention adaptés à la nature et au poids des produits stockés. Il installe des protections contre les heurts entre engins de manutention et produits stockés.
---	--

Élimination du danger ou réduction du risque (suite)

- Mon employeur choisit de préférence des engins de manutention à moteur électrique.
- Mon employeur augmente la ventilation de la zone de stockage lorsque des engins de manutention à moteur thermique sont utilisés.
- Je coupe le moteur de mon véhicule (ou engin de manutention) dès que je suis à l'arrêt.
- Mon employeur organise le stockage en établissant des règles de stockage et de déstockage. Il affiche le plan des produits stockés, signale les emplacements de stockage et s'assure que l'inventaire des produits est à jour.
- Mon employeur établit et affiche la conduite à tenir en cas d'urgence (déversement, incendie...), il met à disposition le matériel nécessaire (absorbants et équipements de protection individuelle, extincteurs, douche de sécurité...).
- Mon employeur tient à ma disposition la fiche de données de sécurité de chaque produit.
- Mon employeur établit et affiche les notices de poste associées aux produits stockés.
- Mon employeur me fournit les équipements nécessaires pour réaliser un arrimage correct des produits transportés.
- Mon employeur s'assure avec le client de la compatibilité des produits devant être transportés.
- Mon employeur fournit le matériel requis par l'ADR devant être présent dans le véhicule ainsi que les consignes de sécurité.
- Mon employeur vérifie avec le client, dans le cas d'un transport de marchandises dangereuses (ADR), que les conditionnements sont agréés ADR et étiquetés.

Dans l'entreprise d'accueil

- Mon employeur définit avec l'entreprise d'accueil un protocole de sécurité reprenant les consignes de sécurité applicables pour la manipulation des produits dangereux.

Mon employeur me transmet et m'explique les protocoles de sécurité correspondant à ma mission.

Protection collective

- Mon employeur a fait installer une ventilation mécanique permanente dans le garage de mon entreprise.
- Pour le préchauffage des moteurs, les pots d'échappement sont connectés à un système de captage à la source lorsque le moteur tourne dans le garage de mon entreprise.

Protection individuelle

- Mon employeur met à ma disposition les équipements de protection individuelle adaptés aux risques (gants, appareil respiratoire filtrant voire isolant...) et des vêtements de travail adaptés. Il assure leur remplacement en tant que de besoin. Il me forme à leur utilisation dans les situations où ils sont requis.
- Je porte les équipements de protection individuelle à ma disposition et adaptés à mon travail (en bon état, bien entretenus et à la bonne taille).

Mesures de prévention (suite)

Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne

Dans mon entreprise/sur le lieu d'intervention

- Mon employeur confie le transport de marchandises dangereuses à un conducteur formé ADR.
- Mon employeur me fait bénéficier d'une formation à la prévention des risques chimiques et, si je suis concerné par le transport des marchandises dangereuses, d'une formation à l'ADR. Je suis également informé des règles d'hygiène et de la conduite à tenir en cas d'urgence (accident, fuite de produit, incendie...).
- Je manipule toujours les produits chimiques avec précaution
- Je limite au maximum les contacts avec ces produits.
- Je connais les pictogrammes de danger et les pictogrammes ADR (voir ci-après).
- Je sais lire les étiquettes de danger.
- J'utilise les équipements adaptés mis à disposition conformément aux instructions et à la formation reçues (utilisation des dispositifs de captage à la source, mise à la terre des récipients métalliques, respect des notices de poste, utilisation des moyens de manutention adaptés au type de récipient, respect des sens de circulation pour éviter les chocs entre chariots...).
- Je signale les anomalies, les dépannages à effectuer et propose des améliorations.
- Je respecte les règles d'hygiène : Je ne mange pas, je ne fume pas et je ne bois pas en manipulant des produits chimiques. Je change régulièrement de tenue de travail, je ne la rapporte pas à mon domicile et la fais nettoyer selon les consignes prévues par mon employeur. Je monte dans mon véhicule avec des habits non souillés. Je ne transporte aucun produit dans ma cabine et je ne mets pas de chiffons imprégnés de produits dans ma cabine. Je me lave les mains avant de manger ou de fumer et en quittant mon poste de travail.
- Je manipule les déchets de produits comme des produits chimiques dangereux.
- Je ne pose pas de produit inflammable à proximité d'un point chaud.
- Je ne fume pas dans mon véhicule, ni durant le chargement/déchargement.
- Je consulte les notices de poste et les fiches de données de sécurité des produits et je respecte les consignes pour manipuler, transporter, stocker, nettoyer en cas de fuite.
En cas de danger grave et imminent pour ma vie ou ma santé, j'exerce mon droit de retrait : je quitte mon poste de travail pour me mettre en sécurité. Je dois signaler immédiatement l'existence d'une situation dangereuse à mon supérieur hiérarchique et je dois veiller à ce que mon retrait ne mette pas en péril d'autres travailleurs.

Dans l'entreprise d'accueil

- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et les difficultés rencontrées dans l'entreprise d'accueil ou lors des tournées. Je propose des modifications à apporter au protocole de sécurité lorsque cela semble nécessaire.
- Mon employeur analyse les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité lorsque cela est nécessaire.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation

Éléments techniques – Réglementation – Normes

Étiquetage

Tous les produits dangereux doivent être étiquetés. L'étiquetage peut comporter des informations et notamment des pictogrammes répondant à deux réglementations différentes : réglementation « transport (ADR) » et réglementation relative à l'étiquetage pour l'utilisation des produits chimiques (CLP). Suivant les cas, les pictogrammes relatifs aux 2 réglementations présents sur l'emballage peuvent représenter le même danger ou non.

Les étiquettes Transport (ADR)



Les pictogrammes CLP



Exemple d'étiquette normalisée de produit :



Remarque : si l'emballage extérieur d'un produit doit satisfaire aux dispositions « transport », il peut également être étiqueté selon le CLP. À ce moment-là, les pictogrammes CLP représentant les mêmes dangers que les pictogrammes « transport » présents sont facultatifs. Si l'emballage extérieur ne doit pas satisfaire pas aux dispositions « transport », il doit être étiqueté CLP.

La fiche de données de sécurité (FDS), réalisée par le fournisseur existe notamment pour tous les produits chimiques dangereux disponibles à l'achat. Elle comporte tous les renseignements utiles pour manipuler le produit et réagir en cas d'accident.

L'ADR

Parmi toutes les obligations à respecter, il faut notamment que le conducteur suive une formation spécifique et que le véhicule soit signalé avec des panneaux orange dont le marquage dépend de la marchandise transportée.



Documentation (suite)

Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 6150 – Travailler avec des produits chimiques. Pensez prévention des risques !
- ED 817 – Un truc dans l'œil. Que faire ?
- ED 888 – La main et produits chimiques.
- ED 954 – La fiche de données de sécurité (FDS). Un document riche d'informations, essentiel pour la prévention du risque chimique.
- ED 6253 – Manipulation de produits chimiques. Comment lire la fiche de données de sécurité.
- ED 6197 – Moi, dans mon entreprise, j'étiquette les produits chimiques.
- ED 6041 – Étiquettes de produits chimiques, attention ça change !
- ED 4405 – Produits chimiques. Les 9 pictogrammes de danger.
- ED 753 – Stockage et transfert de produits chimiques dangereux.
- ED 6168 – Risques chimiques ou biologiques. Retirer ses gants en toute sécurité. Gants à usage unique.
- ED 6169 – Risques chimiques ou biologiques. Retirer ses gants en toute sécurité. Gants réutilisables.
- ED 6167 – Risques chimiques ou biologiques. Retirer ses gants en toute sécurité.
- ED 6134 – Le transport des matières dangereuses. L'ADR en question.
- ED 872 – Les vapeurs d'essence sont nocives pour votre santé.

Audiovisuel INRS :

- DV 0304 – Cartoon orange. Napo et les produits chimiques.
- DV 0386 – Napo dans... Attention produits chimiques.
- DM 0392 – Les conseils du professeur Chimico sur les risques chimiques, édition CLP.
- Anim-027 – Que signifient ces pictos ?
- Anim-047 – Le stockage des produits chimiques.
- Anim-024 – Masque jetable : comment bien l'ajuster.

Risques liés aux agents biologiques



Ce sont des risques d'infection, d'allergie ou d'intoxication liés à la présence de micro-organismes sur les lieux de travail, dans le véhicule ou sur la marchandise manutentionnée. La transmission peut se faire par voie respiratoire, par contact, par ingestion ou par pénétration à travers la peau. Ce sont des risques qui peuvent avoir des conséquences graves.



Un conducteur manipule des palettes qui ont séjourné plusieurs mois à l'extérieur. Il se fait une éraflure avec un clou souillé par de la terre. Il n'était pas à jour de ses vaccinations. Dix jours plus tard, son médecin lui diagnostique le tétanos.



Un conducteur déplace un lot de cartons qui ont séjourné dans un entrepôt. Ils sont couverts de fientes de pigeons et le conducteur les nettoie grossièrement pour lire les étiquettes, juste avant de prendre sa pause déjeuner. Il ne se lave pas les mains et avale un sandwich. Il ingère des bactéries issues des fientes et tombe malade quelques jours plus tard.



Un conducteur de poids lourd manipule des déchets hospitaliers. Il se pique avec une aiguille contaminée. Il consulte rapidement le médecin du travail.



Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Dangers	<ul style="list-style-type: none"> Agents biologiques pathogènes (bactéries, virus, germes, microbes, champignons...), moisissures ou réservoirs d'agents biologiques comme poussières et produits contaminés (déjections animales, sang...). Ces agents biologiques sont des êtres vivants microscopiques, donc impossibles à voir à l'œil nu.
Situation dangereuse	<ul style="list-style-type: none"> Manipuler des objets souillés : Terre, palettes abîmées, animaux vivants en cage, fientes et déjections animales sur objets entreposés longtemps à l'air libre...
Événements dangereux	<ul style="list-style-type: none"> Contact avec de la terre et des objets souillés : terre, fientes d'oiseaux, excréments d'animaux, champignons, moisissures, échardes, eaux ou boues stagnantes... Coupure avec des objets souillés. Inhalation, ingestion ou contact avec des produits contaminés.
Dommages potentiels	<ul style="list-style-type: none"> Infection cutanée. Atteinte respiratoire. Intoxication, maladie.

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> Mon employeur supprime les éléments contaminés : Évacuer les vieilles palettes comportant des échardes et des clous souillés... <p>Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil</p> <ul style="list-style-type: none"> Je respecte les précautions et règles d'hygiène : Nettoyer régulièrement mon véhicule. Je veille à ne pas projeter les particules ou les poussières : Attention au lavage à haute pression et au soufflage. Je me lave les mains régulièrement et surtout avant de fumer, boire ou manger.
Protection collective	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> Mon employeur assure la ventilation des locaux et entretient régulièrement les climatiseurs et circuits de ventilation (entrepôts, véhicules).
Protection individuelle	<p>Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil</p> <ul style="list-style-type: none"> Je porte des équipements de protection individuelle (EPI) adéquats : gants adaptés, masque en présence de poussières ou de gouttelettes...
Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> Mon employeur me fournit les moyens nécessaires pour se laver les mains (eau savon, essuie-mains jetables), disponibles à bord de mon véhicule. Mon employeur me fournit des moyens pour me nettoyer et me désinfecter en cas de petite plaie (antiseptique et pansements). Mon employeur installe dans mon véhicule un bac de rangement pour y mettre mes vêtements souillés. Mon employeur sensibilise le personnel aux risques biologiques présents et le forme à prendre les mesures adéquates. Mon employeur me propose des vaccinations (tétanos).

Mesures complémentaires :
Formation – information –
Instruction – consigne
(suite)

Dans l'entreprise d'accueil

- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et les difficultés rencontrées dans l'entreprise d'accueil ou les modifications à apporter au protocole de sécurité lorsque cela semble nécessaire.
- Mon employeur analyse les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité lorsque cela est nécessaire.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation

Éléments techniques –
Réglementation – Normes

Il existe des vaccins pour certains agents biologiques. Certains sont obligatoires notamment contre le tétanos. Demander l'avis du médecin du travail.

Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 117 – Les agents biologiques.
- ED 6034 – Les risques biologiques en milieu professionnel.
- ED 6167 – Risques chimiques ou biologiques. Retirer sa tenue de protection en toute sécurité.
- ED 6168 – Risques chimiques ou biologiques. Retirer ses gants en toute sécurité. Gants à usage unique.
- ED 6169 – Risques chimiques ou biologiques. Retirer ses gants en toute sécurité. Gants réutilisables.
- ED 6170 – Lavez-vous les mains pour vous protéger et protéger les autres.

Audiovisuel INRS :

- Anim-021 – Comment se transmettent les agents biologiques ?
- Anim-023 – Se laver les mains pour limiter les risques d'infection.
- DM 0333 – Une enquête de l'agent Bio 07. Un multimédia sur les risques biologiques au travail.

Site Web INRS:

- Interroger avec « risque biologique » ou « allergie ».

Risques liés aux interventions sur le véhicule à l'arrêt



L'utilisation du véhicule nécessite des interventions à l'arrêt telles que les opérations d'attelage/déttelage, de chargement/déchargement, d'ouverture/fermeture des portes, de bâchage/débâchage, d'arrimage, d'entretien de premier niveau, de réparation (changement de roue).

Ces interventions exposent le conducteur à de nombreux dangers tels que le bruit, les énergies, les émissions de substances dangereuses, les facteurs de risques psychosociaux...

Des facteurs aggravants liés à la condition physique (fatigue...) peuvent amplifier les risques.

Dans le transport routier de marchandises, 9 accidents sur 10 surviennent véhicule à l'arrêt alors qu'1 sur 10 survient en circulation.

Un conducteur attèle une semi-remorque dans une entreprise avec un tracteur à frein de parc manuel. Le parking est en légère pente. Habitué aux tracteurs à frein de parc électrique (enclenchement automatique), il descend du véhicule sans vérifier l'immobilisation. Au moment où il branche la main rouge (qui libère la semi-remorque), l'ensemble se met à avancer et par peur, il saute du platelage. Il dérape et se trouve mortellement écrasé par les roues de la semi-remorque.

Au déchargement d'une benne, le conducteur n'ouvre pas les trappes avant l'ouverture des portes. À l'ouverture de celles-ci, le conducteur se fait projeter en arrière. Il tombe, il a des douleurs articulaires.

Un conducteur s'arrête pour faire sa pause. Il s'aperçoit qu'un coussin d'air du véhicule fuit. Au moment où il s'allonge sous le véhicule pour regarder l'incident, le coussin d'air explose. Il restera inconscient quelques minutes, sera légèrement blessé au visage et souffrira de troubles auditifs.

La roue d'un poids lourd est dégonflée. Le conducteur décide de la changer. En desserrant un écrou, la clé de roue ripe. Il la reçoit dans le visage. Il perd une dent.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Dangers

- Énergies présentes au niveau du véhicule : énergie pouvant provoquer un déplacement intempestif, énergie de pression due à un liquide ou un gaz maintenu sous pression, énergie potentielle générée par la masse du véhicule et des charges qu'il supporte...
- Surfaces et formes agressives : saillantes, rugueuses...
- Températures de contact élevées.

Situations dangereuses

- Ouvrir les portes arrière d'un camion.
- Bâcher/débâcher.
- Réaliser des opérations de maintenance ou de dépannage cabine relevée.
- Vérifier une fuite d'air sous un camion.
- Déplacer un poteau lors d'un débâchage ou d'un bâchage.
- Connecter l'alimentation électrique du hayon de la semi au tracteur.
- Effectuer une intervention avec le moteur en marche dans un espace clos.
- Atteler/dételer.
- Lever une benne sur un terrain meuble.
- Basculer une cabine.
- Changer une roue.
- Brancher un tuyau de dépotage.

Événements dangereux

- Rupture de flexible.
- Déplacement imprévu du véhicule.
- Explosion d'un coussin d'air.
- Renversement de benne.
- Chute d'une planche ou d'un poteau (bâchage/débâchage).
- Chute de marchandises à l'ouverture des portes.
- Décharge électrique (dépotage)
- Arc électrique lors d'une connexion.
- Forte présence de gaz d'échappement.
- Ripage d'une clé lors du desserrage d'une roue.

Dommages potentiels

- Perte de connaissance et traumatismes auditifs.
- Traumatisme crânien.
- Traumatisme psychologique.
- Lésion, écrasement, fracture, brûlure, coupure, décès...

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque

Dans mon entreprise

- Mon employeur met à disposition un tracteur équipé d'un frein de parc automatique ou en installe un.
- Mon employeur met à disposition un ensemble équipé d'un béquillage automatique et d'un verrouillage/déverrouillage automatique de la sellette avec commande déportée en cabine ou en installe un.
- Mon employeur vérifie et assure l'entretien des coussins d'air.
- Mon employeur vérifie et assure l'entretien des poteaux des semi-remorques bâchées.
- Mon employeur équipe la semi-remorque ou le porteur de rideaux arrière électriques.
- Mon employeur met en place une semi-remorque à bâchage/débâchage total actionnable depuis le sol ou motorisé.
- Mon employeur équipe les véhicules d'un système de regonflage automatique des pneus.

Élimination du danger ou réduction du risque (suite)**Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil**

- Je mets les cales quand je décroche et je vérifie qu'elles sont présentes quand j'attèle.

Protection collective**Dans mon entreprise**

- Mon employeur équipe l'atelier, l'entrepôt de systèmes de captage des gaz d'échappement à la source.

Protection individuelle**Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil**

- Je porte des équipements de protection individuelle adaptés au travail à effectuer (chaussures de sécurité, gants...).

**Mesures complémentaires :
Formation – information –
Instruction – consigne****Dans mon entreprise**

- Mon employeur met à disposition un tracteur équipé d'un avertisseur de frein de parc ou en installe un.
- Mon employeur met en place un témoin de benne « position haute ».
- Mon employeur met en place un détecteur de ligne aérienne couplé à un avertisseur sonore.
- Mon employeur équipe les véhicules de témoins de pression pneumatique.
- Mon employeur forme les conducteurs et les sensibilise aux risques liés à l'attelage/dételage (FCO ou formations internes).
- Mon employeur forme les conducteurs et les sensibilise aux risques liés au basculement d'une benne (FCO ou formations internes)
- Mon employeur forme les conducteurs et les sensibilise aux risques liés aux interventions sur le véhicule (changement de roue, levage de cabine...).

Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil

- Je travaille moteur arrêté, dès que possible.
- Je n'interviens pas sous le véhicule.
- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et les difficultés rencontrées dans l'entreprise d'accueil ou lors des tournées. Je propose des modifications à apporter au protocole de sécurité lorsque cela semble nécessaire.
- Mon employeur analyse les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité lorsque cela est nécessaire.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

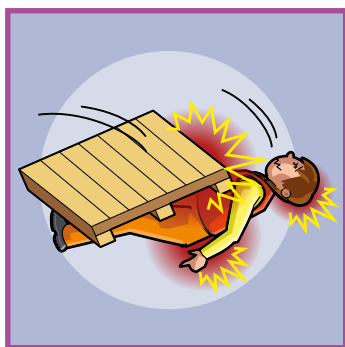
Documentation**Bibliographie sommaire****Documents INRS :**

- ED 6189 – Rouler et manutentionner en sécurité.
- ED 6226 – Réduire les AT lors des interventions sur véhicule à l'arrêt.
- ED 6224 – Réduire les AT liés aux opérations de chargement/déchargement.

Site Web INRS:

- Interroger avec « Intervention véhicule ».

Risques liés aux effondrements et aux chutes d'objets



Ce sont des risques qui sont liés à l'effondrement des structures ou à la chute d'objets provenant de stockages d'un étage supérieur. Dans le transport routier de marchandises, les chutes d'objets et les effondrements sont fréquents et peuvent être très graves. Ils peuvent correspondre au basculement de la semi-remorque lors d'un dételage, à la chute d'une palette depuis un hayon, à la chute d'une planche lors du bâchage, à la chute d'un colis à l'ouverture des portes, etc.

On retrouvera également les chutes d'objets en cours de manutention, depuis une palette, depuis les fourches d'un engin de manutention, ou encore les effondrements de palettes ou d'objets empilés au sol : Stockage de masse, palettes en équilibre les unes sur les autres.

Un véhicule équipé d'une grue livre des palettes de parpaings sur le chantier d'une maison individuelle. Le terrain est légèrement en pente et détrempé à la suite de plusieurs orages. Les stabilisateurs du véhicule sont en place, en appui sur des planches en bois récupérées sur le chantier. Une palette est en cours de déchargement et prête à être déposée au sol. L'une des planches casse, provoquant l'enfoncement du stabilisateur. Cette rupture conduit au basculement du véhicule et à la chute de la palette suspendue. Le conducteur se retrouve coincé entre le véhicule et la palette.

Un conducteur ouvre les portes de sa remorque avant d'effectuer la mise à quai. Il reçoit sur la tête des cartons de produits surgelés qui avaient été déposés sur le dessus d'une palette filmée.

Une petite plaque de marbre a été positionnée sur le dessus d'une palette de plaques de plus grande dimension. La palette est arrimée à l'aide de 3 sangles. La petite plaque a bougé au cours du transport et chute sur l'épaule du conducteur lorsqu'il enlève la sangle retenant cette pièce.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Danger	<ul style="list-style-type: none"> • Objets ou équipements stockés en hauteur.
Situations dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> • Manutentionner des colis positionnés en hauteur, sur une palette, dans un conteneur... • Empiler/dépiler des palettes vides. • Ouvrir les portes, les bâches latérales de la remorque. • Manutentionner les planches et déplacer les poteaux lors du bâchage et du débâchage. • Dételer sur un terrain meuble.
Événements dangereux	<ul style="list-style-type: none"> • Rupture mécanique du support de chargement (palette, roll-conteneurs...). • Déplacement de la charge maintenue en équilibre instable par les moyens d'arrimage ou maintenue en équilibre instable contre les portes ou la structure ouvrante du véhicule (planches...) ; la charge est « prête à tomber ». • Rupture des moyens d'arrimage (rupture d'une élingue...). • Enfoncement d'une ou des béquilles dans le sol. • Bris de la plaque d'appui sous le stabilisateur. • Glissement de la charge.
Dommages potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Tout traumatisme pouvant aller jusqu'au décès.

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur met à disposition un véhicule et des équipements adaptés au chargement (fourgon à ouverture latérale, plateau avec points d'ancrage en nombre suffisant, planches en aluminium, bâches pliantes coulissantes...). • Mon employeur me communique le plan de chargement et d'arrimage établi au préalable par le chargeur. • Je stabilise les piles de palettes dans un rack de stockage. <p>Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil</p> <ul style="list-style-type: none"> • J'organise rationnellement le chargement : produits lourds en bas, stockage à plat... • J'arrime tout le chargement avec ou sans plan de chargement. • J'arrime également les équipements de manutention embarqués. • Je dételle dans des emplacements stables et plans. • J'utilise des plaques de répartition sous les béquilles.
Protection individuelle	<ul style="list-style-type: none"> • Je porte les équipements de protection individuelle (EPI) (par exemple, casquette avec coque de protection, chaussures de sécurité).

Mesures de prévention (suite)

Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne

Dans mon entreprise

- Mon employeur informe, lors de l'accueil des salariés, des risques de chute d'objets et d'effondrement.
- Mon employeur me forme aux techniques et bonnes pratiques d'arrimage.

Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil

- Je respecte la signalétique (gerbage autorisé/non autorisé, bas/haut, fragile...).
- Je m'assure, au moment du chargement, que chaque colis fait partie d'une palette filmée ou est arrimé.
- J'inspecte le chargement et son arrimage avant le départ, pendant le trajet et avant le déchargement.
- J'ouvre progressivement les portes ou bâches pour ne pas être surpris en cas de chute de chargement.
- Je me décale de l'axe d'ouverture des portes ou bâches lors de leur manœuvre.
- Je m'assure que les moyens de manutention sont adaptés aux charges à manutentionner.
- J'utilise une bâche adaptée au chargement pour éviter les projections sur la route.

Dans l'entreprise d'accueil

- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et les difficultés rencontrées dans l'entreprise d'accueil ou les modifications à apporter au protocole de sécurité.
- Mon employeur relaye les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation

Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 6145 – Arrimage des charges sur les véhicules routiers.
- ED 6077 – Les équipements de protection (EPI). Règles d'utilisation.
- ED 6068 – Arrimage en sécurité d'engins sur véhicules routiers.

Site Web INRS:

- Interroger avec « chute d'objets ».

Risques et nuisances liés au bruit



Ce sont des risques pouvant entraîner des maladies professionnelles dans le cas d'exposition excessive au bruit : la surdité est irréversible. L'exposition au bruit peut également générer des accidents. Le bruit peut ainsi masquer des signaux utiles indiquant un danger (consignes orales, bruit de véhicules, signaux d'alarme...). Le bruit peut être émis de façon continue (bruit émis par des machines, des compresseurs, des moteurs fonctionnant de manière continue), ou discontinue (échappements d'air comprimé, signaux sonores...).

Un conducteur effectue le chargement de bâtis de portes métalliques dans un atelier de métallerie. Le poste de chargement est à proximité du poste de meulage où le niveau sonore peut atteindre 110 dB(A). En fin de poste, il ressent des bourdonnements dans les oreilles.

Un conducteur effectue la livraison d'aliments pour animaux en vrac avec un camion équipé d'une soufflerie, depuis 20 ans. Il est atteint de surdité.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Danger	<ul style="list-style-type: none"> • L'énergie sonore du bruit
Situations dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> • Travailler sur ou à proximité de machines ou d'outils (broyeurs, compresseurs...). émettant une forte puissance acoustique ou dans une ambiance bruyante (local qui résonne). • Subir des bruits d'impacts répétés : choc de pièces métalliques sur les convoyeurs...
Événements dangereux	<ul style="list-style-type: none"> • Exposition de manière prolongée ou répétitive à une source sonore assez forte : compresseur, broyeur... • Exposition ponctuelle à un bruit particulièrement intense : choc, rupture de flexible...
Dommages potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Effets traumatiques à court terme (fatigue auditive) Ils se manifestent par des sifflements d'oreilles, bourdonnements (acouphènes), ainsi que baisse de l'acuité auditive. • Effets traumatiques à long terme (surdité) L'exposition prolongée conduit progressivement à une surdité qui est irréversible. • Effets non traumatiques Les effets non traumatiques du bruit se manifestent : <ul style="list-style-type: none"> - au niveau du stress qui augmente ; - au niveau de la perception des sons utiles qui se trouvent perturbés (écrasement par un engin qu'on n'avait pas entendu venir...).

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur remplace des équipements bruyants par des équipements moins bruyants. • Mon employeur planifie les travaux bruyants quand il y a peu de personnes (horaires décalés...) et sépare physiquement les activités génératrices de bruit. • Mon employeur écarte la source de bruit de la zone de travail : compresseur éloigné... • Je m'éloigne si possible des sources de bruit, des machines bruyantes par exemple.
Protection collective	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur traite les installations et les équipements pour réduire les niveaux de bruit : désolidarisation des transmissions, écrans, capots, échappements silencieux, pots en caoutchouc, matériaux absorbants...
Protection individuelle	<p>Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur me fournit les équipements de protection adaptés aux situations et me forme à leur bonne utilisation. • Je porte des protecteurs individuels contre le bruit.
Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur met en place une signalétique indiquant les zones bruyantes (panneaux d'information). • Mon employeur informe les salariés sur les risques de perte d'audition et les forme au port correct des équipements de protection individuelle.

Mesures complémentaires :
Formation – information –
Instruction – consigne –
(suite)

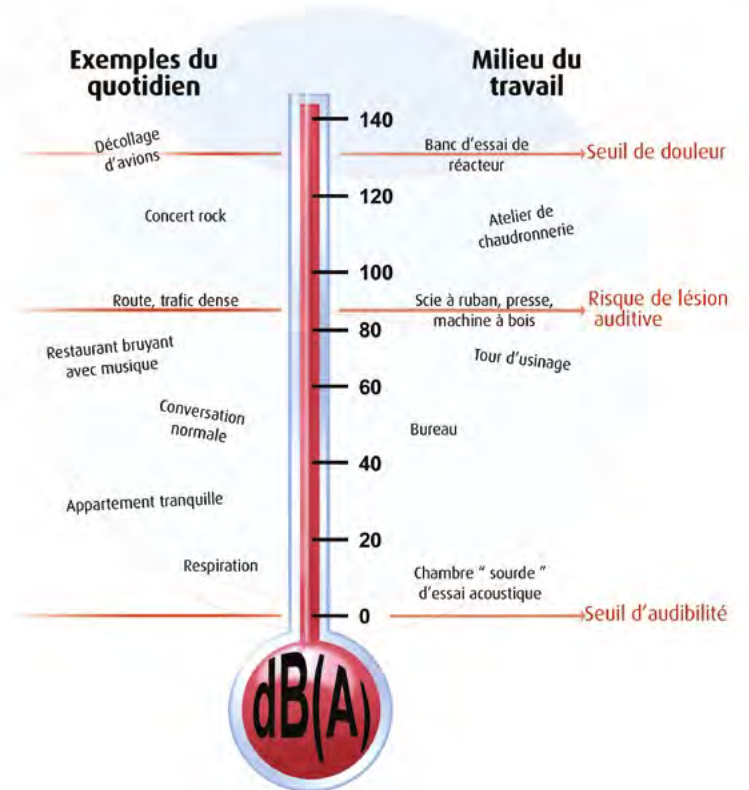
Dans l'entreprise d'accueil

- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et propose des modifications à apporter au protocole de sécurité lorsque cela semble nécessaire.
- Mon employeur analyse les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité lorsque cela est nécessaire.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation

Éléments techniques –
Réglementation – Normes

- A partir de 80 dB(A) : mon employeur doit me fournir des équipements de protection individuelle (EPI).
- A partir de 85 dB(A) : mon employeur doit s'assurer que je porte mes EPI.
- La valeur limite d'exposition à ne pas dépasser est de 87 dB(A) avec protecteurs.



Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 868 – Les équipements de protection individuelle de l'ouïe.
- ED 6020 – Moins fort le bruit.

Audiovisuels INRS:

- DV 0369 – Napo... Le bruit, ça suffit.
- Anim-050 – Tout comprendre... le bruit.
- Anim-055 – Comment mettre correctement ses bouchons d'oreille.

Site Web INRS:

- Interroger avec « bruit ».

Risques liés aux ambiances thermiques



Ce sont des risques qui peuvent engendrer le plus fréquemment des plaintes pour inconfort (insatisfaction, fatigue...) et plus rarement des risques d'atteintes à la santé (malaises, dermatoses...) qui peuvent être très graves (gelures, hyperthermie, coups de chaleur...).

Un conducteur routier effectue des livraisons en camion frigorifique l'été. Il fait régulièrement l'aller-retour entre l'extérieur chaud et l'intérieur de son frigo à - 20 °C. Il est soumis à de constants chocs thermiques et à des courants d'air. Le soir, il se plaint de douleurs au dos et est incapable de bouger son épaule et le médecin lui prescrit un arrêt de travail de trois jours.

Un conducteur effectue son chargement sur un quai en plein soleil à l'aide d'un transpalette manuel. Il est victime d'une insolation.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Dangers	<ul style="list-style-type: none"> • Ambiances chaudes ou froides. • Courants d'air, vent. • Brusques différences de température.
Situation dangereuse	<ul style="list-style-type: none"> • Travailler sous des températures négatives, sous de fortes chaleurs, sous la pluie ou dans les courants d'air (véhicule frigorifique, quai extérieur...).
Événements dangereux	<ul style="list-style-type: none"> • Exposition plus ou moins intense et prolongée à une ambiance thermique chaude ou froide ou bien à des courants d'air. • Passage d'une ambiance chaude à une ambiance froide ou inversement.
Dommages potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Dommages liés aux ambiances chaudes : <ul style="list-style-type: none"> - transpiration abondante, - augmentation de la fréquence cardiaque, - fatigue, vertiges, nausée, coup de chaleur, perte de connaissance, - déshydratation, - crampes. • Dommages liés aux ambiances froides : <ul style="list-style-type: none"> - frissonnements, - douleurs, - problèmes vasculaires, - gelures – Lésions cutanées.

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque	<ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur adapte au mieux les horaires ou diffère le transport.
Protection collective	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur équipe les véhicules de chauffage et climatisation pour les phases de conduite. • Mon employeur équipe les véhicules de chauffage et climatisation autonomes pour les phases d'arrêt.
Protection individuelle	<ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur met à disposition des salariés des équipements de protection individuelle adaptés aux conditions thermiques. • Je porte des vêtements et protections adaptés au froid, à la chaleur, à la pluie et aux conditions de travail difficiles... • Je porte des vêtements favorisant l'évacuation de la sueur et je me protège la tête du soleil par temps chaud.
Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne	<p>Dans mon entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mon employeur sensibilise le personnel aux risques liés aux ambiances thermiques. • Mon employeur entretient la régulation thermique des véhicules

Mesures complémentaires :
Formation – information –
Instruction – consigne
(suite)

Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil

- En cas de travail dans des zones sous forte chaleur, je fais régulièrement des pauses et je m'hydrate.
En cas de travail dans des zones sous froid intense, je fais régulièrement des pauses dans un local tempéré et je bois des boissons chaudes.
- Je remonte à mon employeur les situations dangereuses et propose des modifications à apporter au protocole de sécurité lorsque cela semble nécessaire.
- Mon employeur analyse les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité lorsque cela est nécessaire.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation

Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 931 – Travail et chaleur d'été.

Site Web INRS:

- Interroger avec « ambiance thermique » ou « travail au froid », « travail à la chaleur ».

Risques d'incendie, d'explosion



Les risques d'incendie ou d'explosion sont présents dans toutes les entreprises, sur les chantiers ou sur la route. Les conséquences de ces accidents peuvent être graves tant pour les salariés (brûlures, intoxications...) que pour les installations ou l'environnement de l'entreprise. Les véhicules peuvent en être à l'origine.

Un poids lourd chargé de palettes d'eau descend une côte. Les freins de l'un de ses essieux chauffent et s'embrasent. Le conducteur tente d'éteindre l'incendie à l'aide de son extincteur. Il est intoxiqué par les fumées.

Une citerne n'est pas raccordée à la terre lors d'une opération de dépotage. Elle explose en cours de chargement de produits pulvérulents. Le conducteur est projeté à plusieurs mètres et souffre de multiples contusions.

Un groupe frigorifique prend feu alors que le conducteur dormait dans la cabine. Il est intoxiqué par les gaz de combustion de l'incendie.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Danger	<ul style="list-style-type: none"> • Produits combustibles ou inflammables.
Situations dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> • Transporter, charger et décharger des produits combustibles ou inflammables : Fourrage, dégraissant, peinture, colle, mastic, diluant... • Empoter/dépoter une citerne de produits pulvérulents combustibles (sucre, farine, céréales, poussières de bois...), liquides et gaz liquéfiés inflammables. • Circuler avec une citerne vide non dégazée et non nettoyée. • Transporter côte à côte des produits incompatibles : matières combustibles (essence...) et des matières comburantes (eau oxygénée...). • Circuler à pied à proximité de combustibles : cuve contenant ou ayant contenu des hydrocarbures. • Faire le plein de carburant. • Utiliser un appareil ou outillage pouvant produire des étincelles dans une zone où il y a des produits combustibles ou explosibles.
Événements dangereux	<ul style="list-style-type: none"> • Émission d'étincelles produites par un téléphone portable. • Allumage d'une flamme nue. • Accumulation de charges d'électricité statique lors des opérations d'empotage ou de dépotage. • Collision du véhicule sur la route. • Pièces portées à haute température : forte sollicitation du système de freinage, surchauffe du moteur, du groupe frigorifique. • Éclatement des pneumatiques (suite à un incendie à proximité...).
Dommages potentiels	<ul style="list-style-type: none"> • Asphyxie ou intoxication liée aux fumées, brûlures thermiques graves, blessure voire décès liés à des projectiles ou à l'onde de choc (effet de blast), acouphènes...

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque

Dans mon entreprise

- Mon employeur implante les zones présentant des risques d'incendie ou d'explosion (station de carburant) à l'écart des zones de travail : Bureaux loin des zones à risque...
- Mon employeur fait vérifier périodiquement les véhicules ainsi que les équipements électriques et les équipements de mise à la terre (équipotentialité).

Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil

- Mon employeur définit avec les entreprises d'accueil, un protocole de sécurité reprenant les consignes de sécurité applicables sur le site, un plan de circulation, les équipements de protection individuel (EPI) nécessaires, la liste des tâches à effectuer et le matériel à utiliser.
- Mon employeur installe un dispositif de mise à la terre de la citerne.
- Mon employeur s'assure de la détermination des zones à risque d'explosion et m'en informe. Il s'assure que le matériel mis à ma disposition est adapté à ces zones.
- J'éteins mon téléphone portable lors des opérations de chargement ou de dépotage de produits pulvérulents ou de gaz.
- Je relie ma citerne à une prise de terre afin d'éviter la création d'électricité statique.

Protection collective**Dans mon entreprise et dans l'entreprise d'accueil**

- Mon employeur équipe les installations de produits pulvérulents ou gazeux de dispositifs de protection contre les explosions (événements, clapets anti-retour...).

Protection individuelle**Dans mon entreprise/dans l'entreprise d'accueil**

- Mon employeur met à disposition des EPI adaptés (vêtements difficilement inflammables (cuir, coton) non accumulateurs de charges électrostatiques, des chaussures antistatiques, des gants adaptés aux produits et aux opérations...) et assure leur entretien régulier.
- Je les porte

**Mesures complémentaires :
Formation – information –
Instruction – consigne****Dans mon entreprise**

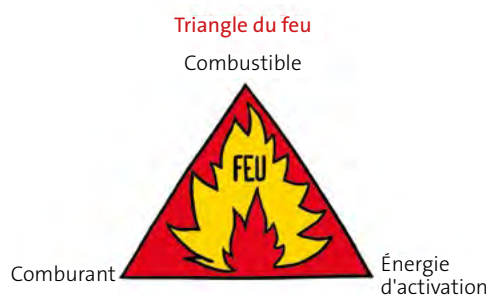
- Mon employeur me communique le plan d'évacuation, m'informe sur la conduite à tenir en cas d'incendie et organise des exercices d'évacuation (comme présenté dans les consignes incendie).
- Mon employeur me forme à la manipulation des équipements de première intervention (extincteurs, RIA...).
- Mon employeur me forme au chargement/déchargement de produits pulvérulents, de liquides et de gaz liquéfiés inflammables.
- Mon employeur me communique les protocoles de sécurité correspondant à ma mission.
- Mon employeur me forme à la reconnaissance du type de danger lié aux produits transportés (classification CLP, étiquetage ADR...) (voir fiche « Risques liés aux produits, aux émissions et aux déchets dangereux »).
- Mon employeur met à disposition des équipements d'intervention en cas d'incendie : Couvertures anti-feu, extincteurs en quantité suffisante... et les vérifie régulièrement.
- Mon employeur installe un détecteur incendie dans la zone cabine/couche. Je n'entrave pas son fonctionnement.

Dans l'entreprise d'accueil

- Je prends connaissance des consignes incendie, notamment les plans d'évacuation figurant dans les protocoles de sécurité des entreprises d'accueil.
- Je remonte à mon employeur des situations dangereuses et les difficultés rencontrées lors des tournées ou sur sites clients, ou les modifications à apporter au protocole de sécurité.
- Mon employeur analyse les difficultés rencontrées dans les entreprises d'accueil et initie la mise à jour du protocole de sécurité lorsque cela est nécessaire.
- Je remonte à mon employeur les solutions de prévention que j'ai pu observer dans les entreprises d'accueil (innovations, nouveaux équipements...).

Documentation

Éléments techniques – Réglementation – Normes



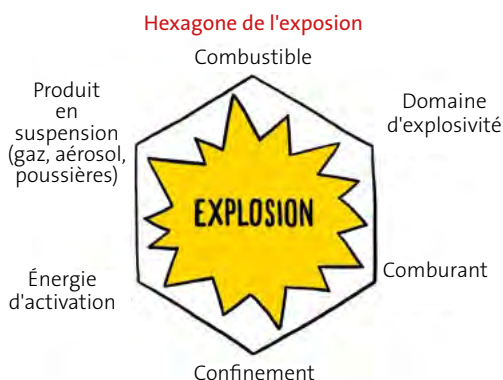
L'incendie

Triangle du feu

Pour qu'un feu se déclare, il faut réunir trois éléments : un combustible (carton, bois...), un comburant (oxygène de l'air) et une source d'inflammation (flamme, court-circuit, source de chaleur...).

Un incendie est incontrôlable dans le temps et l'espace contrairement au feu.

L'incendie se caractérise par un dégagement de chaleur et de flammes, une production de fumées et de gaz/vapeurs toxiques.



L'explosion

Hexagone de l'explosion

Pour qu'il y ait une explosion, il faut réunir trois conditions supplémentaires au triangle du feu : le combustible en suspension dans l'air, à une concentration dans son domaine d'explosivité et avec un confinement suffisant.

Une explosion est un phénomène extrêmement rapide, de l'ordre d'une fraction de seconde.

L'explosion se caractérise par un dégagement de chaleur et de flammes, une surpression (effet de souffle). En l'absence de confinement, on obtient majoritairement un phénomène de boule de feu ou de flambée.

Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 911 – Les mélanges explosifs. Gaz et vapeurs.
- ED 944 – Les mélanges explosifs. Poussières combustibles.
- ED 6054 – Extincteurs portatifs mobiles et fixes.
- ED 874 – Électricité statique.
- ED 990 – Incendie et lieu de travail.
- ED 6230 – Consignes de sécurité incendie.

Recommandations CNAMTS

- R 271 – Installations de stockage en vrac de produits pulvérulents ou granulaires (autres que les silos).
- R 480 – Chargement, déchargement et transport de produits pulvérulents en camion-citerne dédié pulvérulent.

Audiovisuels INRS :

- DV 0395 – Incendie : définitions, prévention et actions.
- Anim-030 – Conditions de survenue d'un incendie.
- Anim-031 – Prévention des incendies.

Site Web INRS:

- Interroger avec « incendie » ou « explosion ».

Risques psychosociaux



Le travail et son organisation peuvent être à l'origine d'anxiété, de dépression, de tentatives de suicide ou de maladies favorisées par le stress.

Dans le transport routier de marchandises, on rencontrera principalement les facteurs liés au métier et à l'organisation du travail (charge de travail irrégulière, travail seul, exigence de rendement, agressions, tensions avec les autres usagers de la route...). Des facteurs aggravants liés à la condition physique (fatigue...) peuvent amplifier ces risques.

Un conducteur effectue son repos journalier sur un parking dans une zone industrielle juste à côté de son point de livraison. Vers 1 h 30 du matin, il sent que la remorque bouge. Des voleurs dérobent de la marchandise. Il se lève et fait démarrer le véhicule. Il ouvre le rideau. C'est alors qu'un homme masqué le menace à travers la fenêtre avec un fusil. Il démarre tout de même. Il s'arrêtera plus loin, choqué.

Un conducteur doit effectuer une livraison urgente dans une usine (rupture de chaîne). Son exploitant, sous la pression du client, l'appelle toutes les 15 minutes pour savoir où il se trouve et lui reproche de ne pas être arrivé. N'ayant jamais livré ce client, il peine à le trouver. Il s'énerve et accroche 2 voitures en faisant demi-tour.

Un conducteur roule sur une nationale (2 x 2 voies) à 80 km/h. Un homme marche sur le bas-côté de la route. Celui-ci se jette sous le véhicule lors de son passage. L'homme est tué sur le coup. Le conducteur sera pris en charge par une cellule d'urgence médico-psychologique.

Illustration du processus d'apparition d'un dommage

Dangers

- Stress.
 - Violences internes, harcèlement moral.
 - Violences externes (agression, conflits, tension avec les autres usagers de la route et la clientèle).
-

Situations dangereuses

- Ressentir un déséquilibre entre ce que je dois faire dans le cadre professionnel et les moyens (temps, informations, outillage, ressources humaines...) dont je dispose pour accomplir cette tâche.
 - Subir des pressions (délais de livraison, remontrances...).
 - Ressentir de la solitude.
-

Événements dangereux

- Être le témoin d'un événement traumatisant (suicide d'un tiers, accident de la route...).
 - Subir des violences externes : client agressif, vols, clandestins, comportement des autres conducteurs...
 - Manque de temps pour faire le travail demandé.
 - Tensions, ambiance de travail difficile.
 - Ordres contradictoires.
 - Modifications incessantes de planning.
 - Insécurité dans l'emploi (risque de licenciement).
 - Manque d'autonomie.
 - Manque de formation pour la tâche demandée.
 - Horaires de travail fluctuants, à rallonge, contraignants.
 - Conflit et agression verbale ou physique.
-

Dommages potentiels

- Effets physiologiques (coliques, maux de tête, douleurs musculaires, articulaires...), troubles du sommeil, de l'appétit, de la digestion, sueurs inhabituelles...
- Sensibilité et nervosité accrues, crises de larmes ou de nerfs, angoisses...
- Difficulté de concentration, erreurs, oublis, difficultés à prendre des initiatives.
- comportement du salarié peut changer : modification des conduites alimentaires, comportements violents et agressifs, repli sur soi, difficulté à coopérer, consommation de produits calmants ou excitants (café, tabac, alcool, drogue, somnifère, anxiolytique...).
- Avec le temps, le salarié peut développer des maladies (problèmes cardiaques, TMS, dépression...).

Mesures de prévention

Élimination du danger ou réduction du risque

- Mon employeur améliore l'organisation du travail : circulation de l'information, gestion des temps de travail...
- Mon employeur veille à ce que les consignes soient claires et que les moyens à disposition soient adaptés au travail à réaliser (itinéraire, plan de chargement, protocole de sécurité...).
- En cas de conflit interne, mon employeur veille à ce qu'il y ait un arbitrage équitable.
- Mon employeur facilite les échanges et le dialogue social entre tous les acteurs de l'entreprise.
- Mon employeur organise les remontées d'information du terrain pour traiter les problèmes rencontrés ; le cas échéant, il fait le lien avec les entreprises d'accueil et les protocoles de sécurité.
- Mon employeur donne des signes de reconnaissance du travail bien fait.
- J'alerte ma hiérarchie en cas de conflit avec les clients.

Mesures complémentaires : Formation – information – Instruction – consigne

- Mon employeur forme les conducteurs sur :
 - les règles de stationnement en lieux sûrs en s'appuyant sur une liste de parkings gardés et les endroits à éviter ;
 - la gestion des situations d'agressivité, de conflits ou de violence ;
 - la conduite à suivre en cas d'agression (alerte, procédures, démarche juridique).
- Mon employeur installe l'informatique embarquée pour le suivi des véhicules (évite les appels intempestifs des exploitants et permet d'envoyer des messages de détresse).

Documentation

Éléments techniques – Réglementation – Normes

L'employeur doit « prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs ». Les RPS sont un risque professionnel et doivent être pris en compte dans l'entreprise au même titre que les autres risques professionnels.

Bibliographie sommaire

Documents INRS :

- ED 6250 – RPS : 9 conseils pour agir au quotidien.
- ED 6251 – RPS : en parler pour en sortir.
- Outil 37 – Faire le point. Une aide pour évaluer les risques psychosociaux dans les entreprises.
- ED 4700 – Risques psychosociaux. S'informer pour agir.

Audiovisuels INRS :

- DV 0401 – Napo dans... Le stress au travail.
- Anim-005 – Les mécanismes du stress.

www.inrs.fr :

- Interroger avec « risques psychosociaux ».

Supports d'observation



© Fabrice Dimier pour l'INRS



© Fabrice Dimier pour l'INRS



© Patrick Delapierre pour l'INRS

L'objectif de cette partie du document est de guider le lycéen ou l'apprenti dans le repérage et l'analyse de situations où les personnes sont exposées à des dangers.

Un premier questionnaire permet de préciser dans quel type d'environnement évolue le jeune (quel type d'entreprise, comment la prévention des risques est abordée de manière générale dans cette entreprise...).

Le lycéen ou l'apprenti choisit alors en accord avec son tuteur une situation de travail à analyser. Cette situation doit être bien limitée dans le temps et dans l'espace et correspondre à une activité représentative du travail réalisé dans le cadre de son métier.

Il y a plusieurs questionnaires qui correspondent à des situations de travail caractéristiques du secteur d'activité et dont les questions sont adaptées à la situation.

Le lycéen ou l'apprenti choisit le questionnaire qui se rapproche le plus de l'activité choisie et le traite. La réponse aux questions fait apparaître un certain nombre de risques présents dans l'activité de travail observée. L'un de ces risques, ou plusieurs d'entre eux (voire tous) seront analysés à l'aide du tableau d'analyse qui clôt la présente brochure.

Questionnaire entreprise

Nom du jeune :

Lycée ou CFA :

Classe :

Nom du professeur référent :

Entreprise :

Adresse :

Activité(s) de l'entreprise :

Tuteur : Nom (Mr/Mme) :

Fonction dans l'entreprise :

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
L'entreprise qui vous accueille est une : • TPE • PME • Grande entreprise / Un groupe international.	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Nombre de salariés : TPE : < 10 PME : 11 à 100 Grande entreprise : > 100 Nombre de salariés :	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Une personne est-elle en particulier chargée de l'accueil des nouveaux arrivants? Si oui, quelle est sa fonction :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Une tenue de travail particulière est-elle exigée ? Si oui, décrivez-la :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Dans cette entreprise, vous est-il facile de vous repérer ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Dans cette entreprise, la circulation vous semble-t-elle organisée ? • pour les piétons ? • pour les véhicules ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Dans cette entreprise, y a-t-il eu des incidents ou des accidents ? Si oui, citez-en quelques-uns :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Une personne s'occupe-t-elle de la prévention ? Si oui, c'est : • le chef d'entreprise ? • un(e) responsable sécurité ? • des représentants du personnel ? • une autre personne ? (préciser sa fonction)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Existe-t-il des documents spécifiques à la sécurité ? • panneau d'affichage « Prévention-Sécurité » ? • livret ou plan remis lors de l'accueil ? • document unique d'évaluation des risques ? • autres documents ? (précisez)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Préparer et organiser la mission »

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 1 – Collecter et exploiter avant le départ, les informations nécessaires à la mission à effectuer				
Quels sont les documents en possession du conducteur pour effectuer sa mission ?				
Relatifs au conducteur ?				
• Permis de conduire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Carte de Qualification du Conducteur (CQC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Carte de conducteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Ordre de mission	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Relatifs au(x) véhicule(s) ?				
• Certificat d'immatriculation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Attestation d'assurance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Contrat de location	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Taxe à l'essieu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Copie certifiée conforme de la licence communautaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Relatifs au(x) marchandise(s) ?				
• Lettre de voiture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Bon de livraison	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Quels sont les informations et moyens mis à la disposition du conducteur pour effectuer sa mission ?	→			
Un protocole de sécurité est-il établi pour la mission ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le chargement se fait-il ?				
• Sur rendez-vous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Avec plages horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Quels sont les équipements et les engins de manutention prévus pour l'opération de chargement / déchargement ?				
Équipements fixes dans l'entreprise d'accueil				
• Quai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Pont roulant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Passerelle de bâchage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Autres (<i>précisez</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Équipements mobiles dans l'entreprise d'accueil				
• Chariot élévateur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Transpalette électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Transpalette manuel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Autres (<i>précisez</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Équipements sur/dans le camion				
• Grue auxiliaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Hayon élévateur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Transpalette manuel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Chariot embarqué	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Diable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Autres (<i>précisez</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Préparer et organiser la mission » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 1 – Collecter et exploiter avant le départ, les informations nécessaires à la mission à effectuer (suite)				
Ces équipements et engins de manutention sont mentionnés dans : <ul style="list-style-type: none"> • Le protocole de sécurité • L'ordre de mission • Le Système informatique embarqué (SIE) • Un autre support, lequel ? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Est-il prévu que le conducteur réalise lui-même l'opération de chargement / déchargement ? <ul style="list-style-type: none"> • Si oui, utilisera-t-il un engin de manutention, lequel ? • Est-il formé à l'utilisation de cet engin ? • S'il s'agit d'une grue auxiliaire, d'un chariot élévateur, dispose-t-il d'une autorisation de conduite ? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Le transport concerne-t-il des matières dangereuses ? Si oui, quels sont les documents et moyens à disposition ? <p>Documents relatifs à la marchandise :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déclaration de matières dangereuses • Consignes de sécurité <p>Équipements de protection individuelle (EPI) correspondants aux marchandises : <i>(précisez lesquels)</i></p> <p>Document relatif au véhicule :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Certificat d'agrément du véhicule <p>Document relatif au conducteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Certificat de formation conducteur <p>Autres <i>(précisez)</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Des charges seront-elles arrimées au cours de la mission ? <ul style="list-style-type: none"> • Si oui, le plan d'arrimage est-il à disposition ? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur effectuera-t-il lui-même l'arrimage ? <ul style="list-style-type: none"> • Si oui, le conducteur est-il formé à l'arrimage ? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur doit-il fournir les moyens d'arrimage ? <p>Si oui, les moyens à disposition sont-ils :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adaptés aux marchandises à arrimer ? • En bon état ? • En quantité suffisante ? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le type de remorque est-il adapté aux charges à arrimer ? <i>(précisez)</i>	→			<input type="checkbox"/>
L'itinéraire a-t-il été préparé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Prend-il en compte les interdictions de circuler (ouvrages d'art, barrières de dégel...) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Préparer et organiser la mission » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 3 – Attelage et/ou Dételage (suite)				
Le conducteur effectue-t-il un essai de traction et vérifie-t-il la sellette avant le départ ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Les flexibles sont-ils branchés : • Depuis le sol ? (préciser si bras suiveur) • Depuis la passerelle ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Le conducteur utilise-t-il les emmarchements pour monter et descendre de la passerelle/ platelage du tracteur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur vérifie-t-il la stabilité de la semi-remorque lors du dételage ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur utilise-t-il des moyens supplémentaires pour assurer la stabilité ? • Si oui, précisez lesquels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Phase 4 – Fin de mission				
Le conducteur effectue-t-il le tour de son véhicule pour constater d'éventuelles anomalies ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Si oui, dispose-t-il d'un support spécifique pour les noter : • Support papier • Système informatique embarqué (SIE)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
À qui transmet-il ces informations ?			→	
Le conducteur lave-t-il le véhicule ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur fait-il les pleins ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A qui le conducteur communique-t-il : • Les anomalies relatives aux transports effectués ?			→	
• Les documents relatifs aux transports effectués ?			→	

Questionnaire « Enlèvement et chargement »

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 1 – Conditions d'observation				
L'activité observée est-elle faite ? <ul style="list-style-type: none"> • Dans l'entreprise d'accueil • En milieu urbain • Dans l'entreprise de transport 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Quel type d'activité avez-vous pu observer ? <ul style="list-style-type: none"> • Messagerie • Lots complets • Groupage • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Quel type de véhicule est utilisé ? <ul style="list-style-type: none"> • Véhicule isolé (porteur) • Ensemble routier (tracteur + semi-remorque) • Train routier (porteur + remorque) • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Quel type de marchandises est à transporter ? <ul style="list-style-type: none"> • Vrac (gravier, sable ...) • Marchandises générales palettisées • Animaux vivants • Denrées périssables • Matières dangereuses • Bobines • Liquide et produits pulvérulents • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Quel est le type de carrosserie utilisé pour le chargement ? <ul style="list-style-type: none"> • Benne • Citerne • Plateau • Frigo • Porte conteneur/caisse mobile • Bâchée <ul style="list-style-type: none"> - à rideaux coulissants - à toit mobile - avec ridelles • Fourgon • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Enlèvement et chargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 3 – Préparation au chargement				
Pour se rendre à l'aire de chargement, le conducteur rencontre-t-il ? • D'autres véhicules/engins • Des piétons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Les voies de circulation sont : • Goudronnées • En terre • En cailloux • Avec des trous • En pente • Eclairées • Autres (<i>précisez</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Lors des manœuvres (mise à quai, stationnement sous trémie, passage en bascule...), le conducteur a-t-il une visibilité suffisante ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur PL est-il guidé pendant la manœuvre ? • Si oui, par qui ? • Si oui, par quoi (radar de reculs, caméras...)	→	→		<input type="checkbox"/>
Pendant les manœuvres de véhicules PL, circule-t-il en présence ? • D'autres véhicules/engins • Des piétons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Sur l'aire de chargement, quelles sont les opérations et manœuvres à réaliser ? • Positionner le véhicule pour le chargement (mise à quai, aire de chargement, etc.) • Débâcher (ouverture des bâches, retrait des planches, etc.) • Ouvrir les portes • Atteler/dételer • Ouvrir les trappes sur citerne • Béquiller (grue auxiliaire) • Décharger des emballages vides (rolls, palettes) • Autres (<i>précisez</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Enlèvement et chargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 3 – Préparation au chargement (suite)				
L'aire de chargement est-elle ? <ul style="list-style-type: none"> • Éclairée • Bruyante • Propre • Encombrée 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
La zone permet-elle la circulation des engins de manutention ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le véhicule est-il immobilisé ? Si oui, comment ? <ul style="list-style-type: none"> • Frein de parc • Cale manuelle • Calage automatique 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Y a-t-il d'autres mesures contre les déplacements intempestifs du véhicule avant la fin du chargement ? <ul style="list-style-type: none"> • Consignation des clés • Feux de signalisation • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Dans le cas d'une semi-remorque sans tracteur, existe-t-il un système anti-basculement ? Si oui, décrivez-le :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Existe-t-il une liaison entre la remorque/semi-remorque et le quai ? Si oui, décrivez-la :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Comment se met-elle en place ? <ul style="list-style-type: none"> • Manuellement • Mécaniquement 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
La liaison peut-elle bouger lors du passage d'engins ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Enlèvement et chargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 4 – Dételage/attelage				
Le conducteur vient-il charger avec sa propre semi-remorque/remorque ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur a-t-il à effectuer une opération d'attelage / dételage ? Si oui :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
S'agit-il ?				
• D'une semi-remorque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• D'une remorque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Où s'effectue l'opération ?				
• À quai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Sur le parc	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Sur quel type de terrain s'effectue-t-elle ? (herbe, terre, enrobé...) Faire une description			→	
S'effectue-t-elle en présence d'autres véhicules en mouvement dans la zone ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Combien de personnes :				
• Sont dans la zone ?			→	
• Pourraient m'entendre en cas d'urgence ?			→	
La zone dispose-t-elle d'un éclairage ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur utilise-t-il la suspension pneumatique lors de l'attelage et du dételage ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur effectue-t-il un essai de traction et vérifie-t-il la sellette avant le départ ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Les flexibles sont-ils branchés :				
• Depuis le sol ? (<i>précisez si bras suiveur</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Depuis la passerelle ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur utilise-t-il les emmarchements pour monter et descendre de la passerelle/platelage du tracteur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur vérifie-t-il l'immobilisation du tracteur avant de descendre de la cabine ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur utilise-t-il des moyens supplémentaires pour assurer la stabilité ? • Si oui, précisez lesquels :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Le conducteur vérifie-t-il la stabilité de la remorque lors du dételage ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Enlèvement et chargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 5 – Chargement, calage, arrimage (suite)				
Observations complémentaires lors du chargement • Quelles sont les conditions climatiques (froid, chaud, vent, pluie...) ? • Autres (travaux...) <i>Précisez</i>			→ →	
Les marchandises doivent-elles être : • Arrimées ? • Calées ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Qui effectue l'arrimage des charges ? Et comment ? (quels moyens d'accès par exemple) ?			→	
Le plan d'arrimage est-il respecté ? • Si non pourquoi ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Des imprévus sont-ils survenus lors de cette opération de chargement ? • Si oui, précisez :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Avant de quitter l'aire de chargement, quelles sont les opérations et manœuvres à réaliser ? • Déplacer/manipuler des emballages vides • Bâcher (fermeture des bâches, mise en place des planches...) • Fermer les portes • Atteler • Fermer les trappes sur citerne • Rentrer les béquilles (grue auxiliaire) • Autres (<i>précisez</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Pour quitter l'aire de chargement, le conducteur rencontre-t-il dans les allées : • D'autres véhicules/engins ? • Des piétons ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le temps de chargement permet-il de respecter le planning de la journée ? • Si non, précisez pourquoi ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Phase 6 – Avant le départ de l'entreprise				
Le conducteur informe-t-il son entreprise de la fin de chargement et des difficultés éventuelles rencontrées ? • Si oui, comment ? (Système d'informatique embarqué (SIE), téléphone...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Des réserves ont-elles été écrites sur la lettre de voiture par le conducteur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Livraison et déchargement »

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 1 – Conditions d'observation				
L'activité observée est-elle faite ? <ul style="list-style-type: none"> • Dans l'entreprise d'accueil • En milieu urbain • Dans l'entreprise de transport 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Quel type d'activité avez-vous pu observer ? <ul style="list-style-type: none"> • Messagerie • Lots complets • Groupage • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Quel type de véhicule est utilisé ? <ul style="list-style-type: none"> • Véhicule isolé (porteur) • Ensemble routier (tracteur + semi-remorque) • Train routier (porteur + remorque) • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Quel type de marchandises est à livrer ? <ul style="list-style-type: none"> • Vrac (gravier, sable ...) • Marchandises générales palettisées • Animaux vivants • Denrées périssables • Matières dangereuses • Bobines • Liquide et produits pulvérulents • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Quel est le type de carrosserie utilisé pour le déchargement ? <ul style="list-style-type: none"> • Benne • Citerne • Plateau • Frigo • Porte conteneur/caisse mobile • Bâchée <ul style="list-style-type: none"> - à rideaux coulissants - à toit mobile - avec ridelles • Fourgon • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Livraison et déchargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 2 – Accueil dans l'entreprise				
Le conducteur a-t-il facilement trouvé le lieu de livraison ? Si oui, parce que : <ul style="list-style-type: none"> • son itinéraire était préparé • l'adresse était précise • c'est un client régulier 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur dispose-t-il du protocole de sécurité ? Si oui, quels éléments y trouve-t-on ? <ul style="list-style-type: none"> • Plan de circulation • Horaires d'accueil • Personnes à contacter pour le déchargement • Zone d'attente des véhicules • Informations sur les zones à risque de l'entreprise • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
S'il n'y a pas de protocole de sécurité, une organisation est-elle prévue pour l'accueil ? Si oui, que comprend-elle ? <ul style="list-style-type: none"> • Plan affiché à l'entrée de l'entreprise • Plan « papier » remis au conducteur • Accès au local d'accueil • Nom de la personne à contacter • Localisation de la zone de stationnement • Localisation de l'aire de chargement • Consignes de sécurité (y compris les EPI) • Organisation des secours d'urgence 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le chargement se fait-il ? <ul style="list-style-type: none"> • Sur rendez-vous • Avec plages horaires 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Y a-t-il de l'attente avant le chargement ? Si oui, combien de temps ? Si oui, dans quelle condition ? <ul style="list-style-type: none"> • À l'extérieur de l'entreprise • Dans l'entreprise • Dans la cabine • Dans un local dédié • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Phase 3 – Préparation au chargement				
Pour se rendre à l'aire de chargement, le conducteur rencontre-t-il ? <ul style="list-style-type: none"> • D'autres véhicules/engins • Des piétons 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Les voies de circulation sont : <ul style="list-style-type: none"> • Goudronnées • En terre • En cailloux • Avec des trous • En pente • Éclairées • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Livraison et déchargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 3 – Préparation au chargement (suite)				
Lors des manœuvres (mise à quai, stationnement sous trémie, passage en bascule...), le conducteur a-t-il une visibilité suffisante ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur PL est-il guidé pendant la manœuvre ? • Si oui, par qui ? • Si oui, par quoi ? (radar de reculs, caméras...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→ →	<input type="checkbox"/>
Pendant les manœuvres de véhicules PL, circule-t-il en présence ? • D'autres véhicules / engins • Des piétons	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Sur l'aire de déchargement, quelles sont les opérations et manœuvres à réaliser ? • Positionner le véhicule pour le déchargement (mise à quai, aire de déchargement, etc.) • Débâcher (ouverture des bâches, retrait des planches, etc.) • Ouvrir les portes • Dételer/atteler • Ouvrir les trappes sur citerne • Béquiller (grue auxiliaire) • Autres (précisez)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
L'aire de déchargement est-elle ? • Éclairée • Bruyante • Propre • Encombrée	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
La zone permet-elle la circulation des engins de manutention ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le véhicule est-il immobilisé ? Si oui, comment ? • Frein de parc • Cale manuelle • Calage automatique	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Y a-t-il d'autres mesures contre les déplacements intempestifs du véhicule avant la fin du chargement ? • Consignation des clés • Feux de signalisation • Autres (précisez)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Dans le cas d'une semi-remorque sans tracteur, existe-t-il un système anti-basculement ? • Si oui, décrivez-le :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Existe-t-il une liaison entre la semi-remorque / remorque et le quai ? • Si oui, décrivez-la :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Livraison et déchargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 3 – Préparation au chargement (suite)				
Comment se met-elle en place ? • Manuellement • Mécaniquement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
La liaison peut-elle bouger lors du passage d'engins ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Phase 4 – Dételage/attelage				
Le conducteur vient-il décharger avec sa propre semi-remorque/remorque ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur a-t-il à effectuer une opération d'attelage/dételage ? Si oui :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
S'agit-il ? • D'une semi-remorque • D'une remorque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Où s'effectue l'opération ? • À quai • Sur le parc	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Sur quel type de terrain s'effectue-t-elle ? (herbe, terre, enrobé...) Faire une description			→	
S'effectue-t-elle en présence d'autres véhicules en mouvement dans la zone ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Combien de personnes : • Sont dans la zone ? • Pourraient m'entendre en cas d'urgence ?			→ →	
La zone dispose-t-elle d'un éclairage ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur utilise-t-il la suspension pneumatique lors de l'attelage et du dételage ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur effectue-t-il un essai de traction et vérifie-t-il la sellette avant le départ ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Les flexibles sont-ils branchés : • Depuis le sol ? (<i>précisez si bras suiveur</i>) • Depuis la passerelle ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Le conducteur utilise-t-il les emmarchements pour monter et descendre de la passerelle/platelage du tracteur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur vérifie-t-il l'immobilisation du tracteur avant de descendre de la cabine ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur utilise-t-il des moyens supplémentaires pour assurer la stabilité ? • Si oui, <i>précisez lesquels</i> :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Le conducteur vérifie-t-il la stabilité de la remorque lors du dételage ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Livraison et déchargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 5 – Déchargement				
Le conducteur effectue-t-il le déchargement ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Si le conducteur n'effectue pas le déchargement :				
Peut-il assister au déchargement ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Si oui,				
• y assiste-t-il ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• se positionne-t-il dans une zone spécifique d'observation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• donne-t-il des instructions pour la répartition des charges ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Si le conducteur effectue le déchargement, comment procède-t-il ?				
• Manuellement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Avec un diable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Avec un transpalette	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Avec un chariot élévateur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Avec une grue auxiliaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Autres (<i>précisez</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Comment s'effectue le déchargement ?				
• À quai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Depuis le sol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Par l'arrière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Latéralement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Par le dessus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Autres (<i>précisez</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Les engins de manutention sont-ils en bon état ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Les engins sont-ils amenés à entrer dans la remorque/semi-remorque ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Y a-t-il eu des incidents lors du déchargement (plancher détérioré, tablier endommagé, choc entre le chariot et la carrosserie...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Pendant la manutention des marchandises, celles-ci peuvent-elles ?				
• S'effondrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Se renverser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Pendant le déchargement, est-ce qu'il y a sur la zone de déchargement la présence ?				
• D'autres véhicules/engins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
• Des piétons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Livraison et déchargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 5 – Déchargement (suite)				
Le conducteur déplace-t-il manuellement des colis ? Si oui, • Quelle est la masse moyenne d'un colis ? • Quel est le nombre de colis manipulés ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→ →	<input type="checkbox"/>
Certains contenants portent-ils un étiquetage particulier avec des symboles de produits chimiques ? Si oui, quels sont les risques que vous identifiez ? Des précautions particulières sont-elles prises ? • Si oui, lesquelles ? Des produits se sont-ils répandus sur le sol lors du chargement ? • Si oui, quelles sont les mesures prises ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→ → →	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Observations complémentaires

Quelles sont les conditions climatiques (froid, chaud, vent, pluie ...) ?	→			
Autres (travaux...) <i>Précisez</i>	→			
Qui effectue le désarrimage des charges ? Et comment ? (quels moyens d'accès par exemple)	→ →			
Des imprévus sont-ils survenus lors de cette opération de déchargement ? • Si oui, précisez :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Livraison et déchargement » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 5 – Déchargement (suite)				
Avant de quitter l'aire de déchargement, le conducteur doit-il reprendre ? • Des palettes EUR • Des rolls • D'autres marchandises Si oui, décrire la manipulation nécessaire :	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	 →	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Avant de quitter l'aire de déchargement, quelles sont les opérations et manœuvres à réaliser ? • Bâcher (fermeture des bâches, mise en place des planches ...) • Fermer les portes • Atteler • Fermer les trappes sur citerne • Rentrer les béquilles (grue auxiliaire) • Autres (<i>précisez</i>)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	 →	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Pour quitter l'aire de déchargement, le conducteur rencontre-t-il dans les allées : • D'autres véhicules/engins ? • Des piétons ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Le temps de déchargement permet-il de respecter le planning de la journée ? Si non, précisez pourquoi ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 →	<input type="checkbox"/>

Phase 6 – Avant le départ de l'entreprise				
Le conducteur informe-t-il son entreprise de la fin du déchargement et des difficultés éventuelles rencontrées ? Si oui, comment ? (Système d'informatique embarqué (SIE), téléphone...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 →	<input type="checkbox"/>
Des réserves ont-elles été écrites sur la lettre de voiture par le conducteur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Réaliser le transport » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 2 – Planification et organisation du déplacement (suite)				
Quelles sont les vérifications liées au véhicule (porteur, tracteur, remorque, semi-remorque) réalisées par le conducteur au moment du départ ? <ul style="list-style-type: none"> • Pneumatiques • Essai des freins • Éclairage • Vitrage et essuie-glace • Raccordement (flexibles, cordons électriques...) • Attelage (verrouillage sellette ou crochet...) • Fermeture des éléments de la carrosserie (portes, bâches...) • Niveaux, fuites • État du plancher • État de la carrosserie • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Comment les observations sont-elles transmises ? (téléphone, Système informatique embarqué (SIE), document...)	→			
• A qui ?	→			
De quel système d'aide à la conduite le véhicule est-il équipé ? <ul style="list-style-type: none"> • Ralentisseurs • Antipatinage • Système anticollision (radars latéraux et longitudinaux) • Aide au démarrage en côte • Limiteur de vitesse • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Le conducteur s'installe à son poste de conduite : <ul style="list-style-type: none"> • En utilisant 3 points d'appuis en montée et en descente ? • En réglant son siège, les rétroviseurs ? 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Le conducteur vérifie-t-il ses documents ? <ul style="list-style-type: none"> • Permis de conduire • Carte de Qualification du Conducteur (CQC) • Carte conducteur • Ordre de mission 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Le conducteur vérifie-t-il les documents (pochette) relatifs au(x) véhicule(s) ? (Certificat d'immatriculation, attestation d'assurance, contrat de location, taxe à l'essieu, copie certifiée conforme de la licence communautaire...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Le conducteur vérifie-t-il les documents relatifs au(x) marchandise(s) ? <ul style="list-style-type: none"> • Lettre de voiture • Bon de livraison • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	 	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Questionnaire « Réaliser le transport » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 3 – La conduite				
Quel est le type de parcours et le kilométrage ? <ul style="list-style-type: none"> • Agglomération • Centre-ville • Départementale • Autoroute • Route de montagne • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Quelles sont les conditions météorologiques ? <ul style="list-style-type: none"> • Pluie • Neige • Verglas • Brouillard • Soleil • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Avez-vous rencontré des situations particulières ? <ul style="list-style-type: none"> • Chaussée déformée • Embouteillages • Travaux • Comportement des autres usagers de la route (VL qui se rabat trop tôt, refus de priorité...) • Infrastructures inadaptées au PL (sens giratoire exigü, route étroite, chicanes...) • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Quelles sont les contraintes/difficultés rencontrées par le conducteur ? <ul style="list-style-type: none"> • Délai du trajet trop court • Retard accumulé • Adresse inexacte • Difficulté de stationnement • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Existe-t-il un moyen de signaler ces contraintes à son encadrement ? <ul style="list-style-type: none"> • Si oui, précisez lequel ? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Les interruptions de conduite, les repos journaliers ou hebdomadaires, sont réalisés sur une zone de stationnement : <ul style="list-style-type: none"> • Sécurisée ? • Ouverte ? • Avec sanitaires ? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
L'entreprise a-t-elle défini et transmis des consignes sur les lieux de stationnement ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Questionnaire « Réaliser le transport » (suite)

	Oui	Non	Justification - Commentaire	Non concerné
Phase 3 – La conduite (suite)				
Des vérifications sur le chargement ont-elles été réalisées durant le transport ? Si oui, concernaient-elles : <ul style="list-style-type: none"> • L'arrimage ? • La température du groupe frigorifique ? • L'état de santé des animaux vivants transportés ? • Autre 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Précisez comment ces vérifications se sont déroulées :	→			
L'entreprise a-t-elle une politique d'éco-conduite ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Existe-t-il une procédure de gestion des communications en phase de conduite ? (téléphone, Système d'informatique embarqué (SIE)...) • Si oui, précisez laquelle :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
En cas de retard ou d'adresse inexacte, existe-t-il des consignes pour informer : <ul style="list-style-type: none"> • L'expéditeur ou le destinataire ? • Son employeur ? • Le donneur d'ordre ? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
En cas de panne, existe-t-il une procédure visant à : <ul style="list-style-type: none"> • Se mettre en sécurité ? • Mettre le véhicule en sécurité ? • Effectuer un premier niveau de diagnostic ? • Prévenir l'employeur ? • Prévenir l'assistance ? • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Existe-t-il une consigne d'urgence en cas d'accident ? • Si oui, précisez laquelle :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→	<input type="checkbox"/>
Lors de ce transport, le conducteur est-il amené à adapter sa conduite en fonction du chargement ? Si oui, pourquoi ? <ul style="list-style-type: none"> • Défaut de répartition de la charge (centre de gravité) • Ballant latéral ou longitudinal • Masse transportée • Marchandises spécifiques (matières dangereuses, animaux vivants, gros volume...) • Autres (<i>précisez</i>) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Précisez alors comment il adapte sa conduite :	→			

Choix d'une situation à risque

Les réponses aux questions du support d'observation ont permis de repérer des « situations à risque », c'est-à-dire des phases du travail où l'opérateur est exposé à des dangers (ou des phases où par son action l'opérateur expose d'autres personnes à des dangers). Choisissez une situation à risque repérée et appuyez-vous sur le tableau suivant pour en effectuer l'analyse. Vous pouvez reproduire cette analyse sur autant de situations à risque que vous le souhaitez.

SITUATION À RISQUE CHOISIE

(Décrivez quelle phase de travail met l'opérateur ou son entourage en danger ; on appelle aussi cette phase de travail la situation dangereuse)

DANGER

(Qu'est-ce qui peut provoquer la blessure ou l'atteinte à la santé de l'opérateur ou de son entourage dans cette situation à risque ?)

ÉVÈNEMENT DANGEREUX

(Quel évènement peut transformer cette situation à risque en accident ou en atteinte à la santé ? Décrivez la succession des évènements qui entraînent le dommage)

Analyse d'une situation à risque et suggestions

DOMMAGES

(Citez les conséquences possibles de l'accident ou de l'atteinte à la santé pour l'opérateur ou son entourage)

MESURES DE PRÉVENTION DU RISQUE

(Quelles mesures pensez-vous que l'on peut mettre en œuvre pour éliminer ou diminuer le risque ?)

**Pour supprimer le danger
ou réduire le risque**

Protection collective

Protection individuelle

Analyse d'une situation à risque et suggestions

Mesures complémentaires (formation - information - consignes - instructions...)

REMARQUES COMPLÉMENTAIRES

Pour commander les brochures et les affiches de l'INRS,
adressez-vous au service Prévention de votre Carsat, Cram ou CGSS.

Services Prévention des Carsat et Cram

Carsat ALSACE-MOSELLE

(67 Bas-Rhin)
14, rue Adolphe-Seyboth
CS 10392
67010 Strasbourg cedex
tél. 03 88 14 33 00
fax 03 88 23 54 13
prevention.documentation@carsat-am.fr
www.carsat-alsacemoselle.fr

(57 Moselle)
3, place du Roi-George
BP 31062
57036 Metz cedex 1
tél. 03 87 66 86 22
fax 03 87 55 98 65
www.carsat-alsacemoselle.fr

(68 Haut-Rhin)
11, avenue De-Lattre-de-Tassigny
BP 70488
68018 Colmar cedex
tél. 03 69 45 10 12
fax 03 89 21 62 21
www.carsat-alsacemoselle.fr

Carsat AQUITAINE

(24 Dordogne, 33 Gironde,
40 Landes, 47 Lot-et-Garonne,
64 Pyrénées-Atlantiques)
80, avenue de la Jallère
33053 Bordeaux cedex
tél. 05 56 11 64 36
documentation.prevention@
carsat-aquitaine.fr
www.carsat-aquitaine.fr

Carsat AUVERGNE

(03 Allier, 15 Cantal,
43 Haute-Loire,
63 Puy-de-Dôme)
Espace Entreprises
Clermont République
63036 Clermont-Ferrand cedex 9
tél. 04 73 42 70 19
fax 04 73 42 70 15
offredoc@carsat-auvergne.fr
www.carsat-auvergne.fr

Carsat BOURGOGNE - FRANCHE-COMTÉ

(21 Côte-d'Or, 25 Doubs,
39 Jura, 58 Nièvre,
70 Haute-Saône,
71 Saône-et-Loire, 89 Yonne,
90 Territoire de Belfort)
46, rue Elsa-Triolet
21044 Dijon cedex
tél. 03 80 33 13 92
fax 03 80 33 19 62
documentation.prevention@carsat-bfc.fr
www.carsat-bfc.fr

Carsat BRETAGNE

(22 Côtes-d'Armor, 29 Finistère,
35 Ille-et-Vilaine, 56 Morbihan)
236, rue de Châteaugiron
35030 Rennes cedex 09
tél. 02 99 26 74 63
fax 02 99 26 70 48
drp.cdi@carsat-bretagne.fr
www.carsat-bretagne.fr

Carsat CENTRE - VAL DE LOIRE

(18 Cher, 28 Eure-et-Loir, 36 Indre,
37 Indre-et-Loire, 41 Loir-et-Cher, 45 Loiret)
36, rue Xaintrailles
CS44406
45044 Orléans cedex 1
tél. 02 38 79 70 21
prev@carsat-centre.fr
www.carsat-cvl.fr

Carsat CENTRE-OUEST

(16 Charente, 17 Charente-Maritime,
19 Corrèze, 23 Creuse, 79 Deux-Sèvres,
86 Vienne, 87 Haute-Vienne)
37, avenue du Président-René-Coty
87048 Limoges cedex
tél. 05 55 45 39 04
fax 05 55 45 71 45
cirp@carsat-centreouest.fr
www.carsat-centreouest.fr

Cram ÎLE-DE-FRANCE

(75 Paris, 77 Seine-et-Marne,
78 Yvelines, 91 Essonne,
92 Hauts-de-Seine, 93 Seine-Saint-Denis,
94 Val-de-Marne, 95 Val-d'Oise)
17-19, place de l'Argonne
75019 Paris
tél. 01 40 05 32 64
fax 01 40 05 38 84
demande.de.doc.inrs@cramif.cnamts.fr
www.cramif.fr

Carsat LANGUEDOC-ROUSSILLON

(11 Aude, 30 Gard, 34 Hérault,
48 Lozère, 66 Pyrénées-Orientales)
29, cours Gambetta
34068 Montpellier cedex 2
tél. 04 67 12 95 55
fax 04 67 12 95 56
prevdoc@carsat-lr.fr
www.carsat-lr.fr

Carsat MIDI-PYRÉNÉES

(09 Ariège, 12 Aveyron, 31 Haute-Garonne,
32 Gers, 46 Lot, 65 Hautes-Pyrénées,
81 Tarn, 82 Tarn-et-Garonne)
2, rue Georges-Vivent
31065 Toulouse cedex 9
tél. 36 79
fax 05 62 14 88 24
doc.prev@carsat-mp.fr
www.carsat-mp.fr

Carsat NORD-EST

(08 Ardennes, 10 Aube, 51 Marne,
52 Haute-Marne, 54 Meurthe-et-Moselle,
55 Meuse, 88 Vosges)
81 à 85, rue de Metz
54073 Nancy cedex
tél. 03 83 34 49 02
fax 03 83 34 48 70
documentation.prevention@carsat-nordest.fr
www.carsat-nordest.fr

Carsat NORD-PICARDIE

(02 Aisne, 59 Nord, 60 Oise,
62 Pas-de-Calais, 80 Somme)
11, allée Vauban
59662 Villeneuve-d'Ascq cedex
tél. 03 20 05 60 28
fax 03 20 05 79 30
bedprevention@carsat-nordpicardie.fr
www.carsat-nordpicardie.fr

Carsat NORMANDIE

(14 Calvados, 27 Eure, 50 Manche,
61 Orne, 76 Seine-Maritime)
Avenue du Grand-Cours
76028 Rouen cedex
tél. 02 35 03 58 22
fax 02 35 03 60 76
prevention@carsat-normandie.fr
www.carsat-normandie.fr

Carsat PAYS DE LA LOIRE

(44 Loire-Atlantique, 49 Maine-et-Loire,
53 Mayenne, 72 Sarthe, 85 Vendée)
2, place de Bretagne
44932 Nantes cedex 9
tél. 02 51 72 84 08
fax 02 51 82 31 62
documentation.rp@carsat-pl.fr
www.carsat-pl.fr

Carsat RHÔNE-ALPES

(01 Ain, 07 Ardèche, 26 Drôme, 38 Isère,
42 Loire, 69 Rhône, 73 Savoie,
74 Haute-Savoie)
26, rue d'Aubigny
69436 Lyon cedex 3
tél. 04 72 91 97 92
fax 04 72 91 98 55
preventionrp@carsat-ra.fr
www.carsat-ra.fr

Carsat SUD-EST

(04 Alpes-de-Haute-Provence,
05 Hautes-Alpes, 06 Alpes-Maritimes,
13 Bouches-du-Rhône, 2A Corse-du-Sud,
2B Haute-Corse, 83 Var, 84 Vaucluse)
35, rue George
13386 Marseille cedex 20
tél. 04 91 85 85 36
fax 04 91 85 75 66
documentation.prevention@carsat-sudest.fr
www.carsat-sudest.fr

Services Prévention des CGSS

CGSS GUADELOUPE

Espace Amédée Fengarol, bât. H
Parc d'activités La Providence, ZAC de Dothémare
97139 Les Abymes
tél. 05 90 21 46 00 – fax 05 90 21 46 13
risquesprofessionnels@cgss-guadeloupe.fr
www.cgss-guadeloupe.fr

CGSS GUYANE

Direction des risques professionnels
CS 37015, 97307 Cayenne cedex
tél. 05 94 29 83 04 – fax 05 94 29 83 01
prevention-rp@cgss-guyane.fr

CGSS LA RÉUNION

4, boulevard Doret, CS 53001
97741 Saint-Denis cedex 9
tél. 02 62 90 47 00 – fax 02 62 90 47 01
prevention@cgss.re
www.cgss-reunion.fr

CGSS MARTINIQUE

Quartier Place-d'Armes,
97210 Le Lamentin cedex 2
tél. 05 96 66 51 31 et 05 96 66 76 19 – fax 05 96 51 81 54
documentation.atmp@cgss-martinique.fr
www.cgss-martinique.fr

« TutoPrév' pédagogie Transport routier de marchandises » fait partie d'une collection intitulée « TutoPrév' » qui est centrée sur une approche des risques professionnels par les situations de travail. Cette collection se décline par secteur d'activité ou par métier et s'appuie sur des activités réelles de travail.

« TutoPrév' pédagogie » est destiné à accompagner la formation des jeunes qui préparent des baccalauréats professionnels en lycée professionnel ou en CFA (centre de formation d'apprentis). À vocation pédagogique, il comprend des rappels méthodologiques des principales notions apprises en cours, la présentation des principaux risques du secteur d'activité ou du métier, la bibliographie. Il comporte également un support d'observation basé sur des questionnaires. L'objectif est de guider l'apprenant dans le repérage des dangers liés aux situations de travail et dans sa proposition de mesures de prévention des risques professionnels.

Un outil complet « **TutoPrév' pédagogie Transport routier de marchandises** » : « **TutoPrév' accueil Transport routier de marchandises** » est destiné à l'accueillant pour lui permettre de vérifier si le nouvel arrivant est en capacité d'observer une situation de travail, de repérer les dangers qui y sont liés et de proposer des mesures de prévention adaptées. Cet outil se présente sous la forme de plusieurs planches illustrées représentant des environnements de travail caractéristiques du secteur d'activité. L'accueillant pourra déterminer en fonction du travail réalisé et de la discussion avec le nouveau s'il y a lieu de renforcer les messages ou la formation à la prévention des risques.



Document élaboré par l'INRS, la CNAM, la Carsat Bourgogne Franche-Comté, la Cram Ile-de-France, la Carsat Centre-Val de Loire et en partenariat avec :

- > l'académie de Caen (Éducation nationale)
- > l'AFT
- > l'OPCA-TS
- > la FNTR
- > l'OTRE



Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles
65, boulevard Richard-Lenoir 75011 Paris • Tél. 01 40 44 30 00 • info@inrs.fr

Édition INRS ED 4465

2^e édition • novembre 2018 • 3 000 ex. • ISBN 978-2-7389-2424-7

► L'INRS est financé par la Sécurité sociale - Assurance maladie / Risques professionnels ◄

www.inrs.fr

YouTube

