

La sécurité lors d'opérations de chargement et de déchargement

Les opérations de chargement et déchargement de marchandises représentent des situations de travail à risques et sont particulièrement accidentogènes. Le Code du travail prévoit l'élaboration d'un protocole de sécurité qui engage à la fois la société qui reçoit ou expédie la marchandise et celle qui la transporte. Objectif : encadrer ces opérations et permettre qu'elles se déroulent en toute sécurité pour les salariés.

LE TRANSPORT ROUTIER de marchandises apparaît comme un des secteurs où les accidents du travail sont les plus fréquents, la grande majorité survenant alors que le véhicule est à l'arrêt, au cours d'opérations de chargement ou de déchargement dans une entreprise d'accueil.

Afin d'éviter les risques liés à ces opérations et de garantir la santé et la sécurité des opérateurs amenés à intervenir, le Code du travail prévoit l'obligation d'élaborer un protocole de sécurité.

Ce document, qui présente certaines similitudes avec le plan de prévention, a pour but d'évaluer les risques liés à l'interférence des différents exécutants et de coordonner les mesures de prévention prises pour éviter ces risques.

Obligation d'élaborer un protocole de sécurité

Dès qu'une entreprise de transport de marchandises fait pénétrer un véhicule dans une entreprise d'accueil, quelle que soit sa taille, en vue d'une opération de chargement ou de déchargement, la démarche d'évaluation des risques est adaptée. La rédaction d'un protocole de sécurité est alors obligatoire, en lieu et place du plan de prévention.

En pratique, toutes les entreprises, qu'elles soient industrielles, commerciales ou agricoles, expédiant ou recevant des marchandises sont concernées. Toutes celles qui assurent le transport de marchandises et font intervenir des salariés le sont également, notamment celles opérant dans la location de véhicules avec conducteur, le transport pour leur propre compte, ainsi que les commissionnaires s'ils effectuent les opérations de transport.

De même, toutes les opérations de chargement et de déchargement sont concernées, quel que soit le type de marchandises, le tonnage et la nature de l'intervention du transporteur et le type de véhicules utilisés

(camions, véhicules utilitaires légers...). En effet, au sens du Code du travail, sont visées les activités concourant à la mise en place ou à l'enlèvement sur ou dans un engin de transport routier, de produits, de fonds et de valeurs, de matériels ou d'engins, de déchets, d'objets et de matériaux de quelque nature que ce soit¹. À cet égard, tel que l'a précisé la Cour de cassation, « la notion de chargement ou de déchargement doit s'entendre comme couvrant la période comprise entre le moment où le représentant de l'entreprise extérieure se présente à l'entrée du site utilisateur et celui où il le quitte, de sorte qu'elle englobe l'ensemble des actes concourant à la mise en place ou à la dépose des marchandises, y compris la circulation et le stationnement du véhicule sur ce site ». Ces étapes doivent donc être prises en considération par le protocole de sécurité².

Cette définition très large des opérations de chargement et de déchargement, qui ne fait référence à aucune durée, conduit à prendre en compte toutes les étapes les entourant, au-delà des seules opérations de manutention, et en particulier :

- la circulation du véhicule dans l'enceinte de l'entreprise d'accueil, c'est-à-dire l'établissement, mais aussi dans les dépendances et les chantiers situés à proximité et où il existe des interférences d'activités,
- l'accès aux postes de chargement et de déchargement (en cas de mise à quai par exemple),
- les opérations de préparation du véhicule (bâchage, arrimage, débâchage).

Contenu du protocole de sécurité

Le protocole de sécurité est un document écrit remplaçant le plan de prévention, élaboré dans le cadre d'un échange d'informations entre les employeurs intéressés, préalablement à la réalisation de l'opération de chargement ou de déchargement.

■ Jennifer Shettle, responsable du pôle information juridique, INRS



© Grégoire Maisonneuve pour l'INRS

À noter: pour les opérations de chargement et de déchargement, il doit y avoir un « échange préalable d'informations » permettant l'établissement d'un protocole de sécurité écrit, et pas nécessairement une inspection commune préalable des lieux de travail, obligeant les entreprises concernées d'y participer physiquement et simultanément tel que cela est prévu pour l'élaboration du plan de prévention.

Le protocole doit comprendre toutes les indications et informations utiles à l'évaluation des risques de toute nature générés par l'opération ainsi que les mesures de prévention et de sécurité qui doivent être observées à chacune des phases de sa réalisation³.

Ainsi, pour l'entreprise d'accueil, le protocole de sécurité doit notamment comprendre:

- les consignes de sécurité, particulièrement celles qui concernent l'opération de chargement ou de déchargement,
- le lieu de livraison ou de prise en charge, les modalités d'accès et de stationnement aux postes de chargement ou de déchargement accompagnées d'un plan et des consignes de circulation,
- les matériels et engins spécifiques utilisés pour le chargement ou le déchargement,
- les moyens de secours en cas d'accident ou d'incident,
- l'identité du responsable désigné par l'entreprise d'accueil, auquel l'employeur délègue, le cas échéant, ses attributions⁴.

Pour le transporteur, le protocole de sécurité doit notamment décrire:

- les caractéristiques du véhicule, son aménagement et ses équipements,

NOTES

1. Art. R. 4515-2 du Code du travail.

2. Cour de cassation, chambre criminelle, 12 avril 2005, n° 04-82717.

3. Art. R. 4515-5 du Code du travail.

4. Art. R. 4515-6 du Code du travail.

5. Art. R. 4515-7 du Code du travail.

6. Cour de cassation, chambre criminelle, 28 mars 2006, n° 05-84298.

7. Art. R. 4515-11 du Code du travail.

- la nature et le conditionnement de la marchandise,
- les précautions ou sujétions particulières résultant de la nature des substances ou produits transportés, notamment celles imposées par la réglementation relative au transport de matières dangereuses⁵.

Le protocole de sécurité doit être suffisamment précis et complet. Un accord-cadre conclu entre un transporteur et une entreprise d'accueil, ne contenant que des informations parcellaires sur les conditions opérationnelles de chargement, de transport ou de déchargement, à l'exclusion de toute consigne de sécurité précise, ne saurait s'analyser comme un protocole de sécurité pour la Cour de cassation⁶.

À noter: en fonction de la nature du transport et des véhicules utilisés, les employeurs peuvent se référer aux recommandations formulées dans certaines recommandations de la Caisse nationale de l'assurance maladie (Cnam), afin d'élaborer leur protocole de sécurité et mettre en œuvre les mesures de prévention adaptées, et en particulier:

- la recommandation R 452: Chargement, transport et déchargement de combustibles solides, fioul domestique et gazole,
- la recommandation R 449: Chargement et déchargement des véhicules citernes routiers,
- la recommandation R 480: Chargement, déchargement et transport de produits pulvérulents en camion citerne dédié pulvérulent.

Formalisation du protocole de sécurité

Alors que le plan de prévention doit être réalisé obligatoirement à l'écrit uniquement dans le cadre de certaines opérations (opérations représentant un nombre total d'heures de travail prévisible égal au moins à 400 heures sur une période inférieure ou égale à douze mois et pour certains travaux dangereux), le protocole de sécurité doit pour sa part systématiquement faire l'objet d'un document écrit, daté et signé, quels que soient le type de marchandises transportées et le nombre d'heures de transport.

Les chefs d'établissement des entreprises d'accueil et de transport doivent en effet tenir à la disposition des comités sociaux et économiques (CSE) des entreprises intéressées et de l'inspection du travail, un exemplaire de chaque protocole de sécurité, daté et signé, tel que le précise le Code du travail⁷.

La signature du protocole par le responsable de l'expédition ou de la réception pour l'entreprise d'accueil et par l'entreprise de transport, permet de s'assurer que chaque intervenant en a bien pris connaissance. Il convient cependant de noter, que l'essentiel n'est pas tant de le signer, mais plutôt de s'assurer que l'ensemble de la démarche d'évaluation des risques liée à la coactivité et les mesures de prévention associées ont bien été formalisées dans le protocole de sécurité et mises en œuvre.

En pratique, au sein de l'entreprise, la réalisation de la démarche d'évaluation ainsi que la signature du protocole peuvent être déléguées à un responsable

sécurité par exemple, à condition que celui-ci dispose des moyens, des compétences et de l'autorité nécessaires.

En tout état de cause, en cas d'accident ou de contentieux, au-delà de la question du signataire du protocole, les magistrats vérifieront que la démarche d'évaluation des risques et de coordination de la prévention a bien été réalisée. En conséquence, l'existence d'un protocole de sécurité signé pourrait n'avoir qu'une valeur juridique modeste si, dans le même temps, la démarche d'évaluation des risques et de coordination de la prévention tout au long de l'opération de chargement ou de déchargement n'a pas été menée correctement ou a été menée par une personne qui n'avait pas les compétences pour le faire.

Enfin, il convient de noter que la réglementation ne précise pas le nombre d'exemplaires de protocoles nécessaires. En pratique, en cas d'opérations de chargement et de déchargement s'effectuant dans des entreprises distinctes, il conviendra d'établir autant de protocoles qu'il y a d'entreprises concernées par le transport en cause, soit, au minimum, deux documents distincts lorsqu'un transport est réalisé en provenance d'un expéditeur unique à destination d'un seul réceptionnaire.

Opérations de chargement ou de déchargement impliquant les mêmes entreprises et revêtant un caractère répétitif

Certaines opérations de chargement ou de déchargement présentent un caractère répétitif car soit elles portent sur des produits ou des substances de même nature, soit elles sont accomplies sur les mêmes emplacements, selon le même mode opératoire, et mettent en œuvre les mêmes types de véhicules ou de matériels de manutention⁸. Dans ces hypothèses, les opérations de chargement ou de déchargement impliquant les mêmes entreprises font l'objet d'un seul protocole de sécurité, établi préalablement à la première opération.

Ce protocole de sécurité reste applicable aussi longtemps que les employeurs intéressés considèrent que les conditions de déroulement des opérations n'ont subi aucune modification significative, dans l'un quelconque de leurs éléments constitutifs⁹. En revanche, chacune des opérations ne revêtant pas le caractère répétitif doit donner lieu à un protocole de sécurité spécifique¹⁰.

Dispositions particulières applicables aux activités pyrotechniques

Les activités pyrotechniques sont soumises à des dispositions spécifiques. En effet, toute opération de chargement et de déchargement de substances ou d'objets explosifs effectuée par les travailleurs d'une entreprise extérieure doit faire l'objet de la part de l'entreprise utilisatrice d'une étude de sécurité, réexaminée tous les cinq ans et d'un document indiquant les itinéraires autorisés dans le site et les effets domino

possibles entre le convoi et chaque installation. Ces transports font l'objet, à leur entrée du site, d'un contrôle afin de vérifier que le chargement est conforme aux données figurant dans le document mentionnant les itinéraires autorisés et de s'assurer de l'absence d'anomalie de nature à introduire un risque accru lors de la circulation interne¹¹.

Les conclusions de l'étude de sécurité et du document en question sont reportées dans le protocole de sécurité établi entre l'entreprise utilisatrice et l'entreprise extérieure¹².

Responsabilités de l'entreprise d'accueil

Lorsque le prestataire ne peut pas être identifié préalablement par l'entreprise d'accueil ou lorsque l'échange préalable n'a pas permis de réunir toutes les informations nécessaires, l'employeur de l'entreprise d'accueil doit fournir et recueillir par tout moyen approprié les éléments qui se rapportent au protocole de sécurité¹³. L'initiative de rassembler les éléments et les informations nécessaires incombe alors à l'employeur de l'entreprise d'accueil.

À titre d'exemple, alors qu'un salarié avait été blessé lors d'une opération de chargement de marchandises, la Cour de cassation a énoncé que l'employeur de l'établissement utilisateur devait être considéré comme auteur indirect de l'accident, coupable d'une faute caractérisée, ayant permis la réalisation du dommage, en raison de l'élaboration d'un protocole de sécurité insuffisant, ne contenant que des informations parcellaires avec des consignes de sécurité pas assez précises¹⁴.

Responsabilités du transporteur

Si l'établissement responsable du chargement des marchandises ainsi que le destinataire (l'entreprise utilisatrice) doivent assurer la coordination générale des mesures de prévention prises en concertation avec le transporteur, ce dernier est responsable de l'application des mesures nécessaires à la protection de son personnel. Ainsi, pour les magistrats de la Cour de cassation, l'insuffisance des dispositions du protocole de sécurité concernant l'aménagement des zones de stationnement des véhicules et de circulation tant du matériel de manutention que des salariés des deux entreprises, constitue, notamment de la part du transporteur, une violation délibérée d'une obligation de sécurité et une faute caractérisée¹⁵.

Sanctions en cas de défaut de protocole de sécurité

Le défaut de protocole de sécurité est sanctionné d'une amende de 3 750 € appliquée autant de fois que de salariés de l'entreprise concernés par l'infraction¹⁶, sans préjudice des conséquences possibles au plan de la législation des accidents du travail, voire d'éventuelles poursuites pour homicide ou blessures involontaires. ■

NOTES

8. Art. R. 4515-3 du Code du travail.

9. Art. R. 4515-9 du Code du travail.

10. Art. R. 4515-8 du Code du travail.

11. Art. R. 4462-14 du Code du travail.

12. Art. R. 4462-5 du Code du travail.

13. Art. R. 4515-10 du Code du travail.

14. Chambre criminelle de la Cour de cassation, 28 mars 2006, n° 05-84298.

15. Chambre criminelle de la Cour de cassation, 30 mai 2007, n° 06-87564.

16. Art. L. 4741-1 du Code du travail.