

## Chargements et déchargements ; Pourquoi un protocole de sécurité ?



**Travaux encadrés d'alternants réalisés dans le cadre du module  
« Facteurs de risque et prévention »  
Master PRNT - Année 2015-2016**

**Composition du Groupe de travail :**

Jérémy GOUT  
Matthieu MORAS

**Travaux coordonnés par :**  
Olivier Bataille et Thierry Athuyt  
Avec Alexandre Boyer, Joris Pandolfi et Amandine Creunet alternants de M2 PRNT en  
conduite de projet

**Date : 03/06/2016**

**MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES**

TABLE DES MATIERES

I.	Préambule.....	3
II.	Pourquoi un protocole de sécurité .....	4
A.	Définition .....	4
B.	Enjeux .....	4
C.	Qui est concerné ? .....	5
D.	Avec quelles réglementations :.....	6
1.	Code du travail .....	6
2.	Code de l'environnement.....	6
3.	Code de la route .....	6
4.	ADR.....	6
III.	Prévention des principaux risques.....	7
A.	Risques spécifiques aux chargements / déchargements .....	7
B.	Risques spécifiques aux livraisons .....	8
C.	Risques spécifiques aux matières dangereuses.....	9
D.	Risques spécifiques aux déchets.....	9
E.	Les mesures de prévention des risques.....	10
1.	La prévention des risques routiers .....	10
2.	Les mesures préventives organisationnelles.....	11
3.	Les mesures préventives individuelles .....	12
IV.	Elaboration du protocole de sécurité .....	13
A.	Notions clés .....	13
1.	Obligation et peines encourues ?.....	13
2.	Taille du document ? .....	13
3.	Durée de validité ? .....	13
4.	Qui peut y avoir accès ?.....	13
B.	Contenu du protocole de sécurité .....	14
1.	Informations sur les 2 parties.....	14
2.	Informations relatives aux véhicules.....	15
3.	Informations relatives aux marchandises.....	16
4.	Informations relatives aux chargements / déchargements .....	17
5.	Informations relatives aux consignes de sécurité .....	18
6.	Informations relatives aux matières dangereuses .....	19
7.	Validation du protocole de sécurité .....	19
C.	Difficulté à l'élaboration du protocole.....	20
V.	Ressources utiles :.....	21

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### I. PREAMBULE

Le transport routier de marchandises s'avère être un des secteurs d'activité les plus accidentogènes. Il se situe juste après celui du bâtiment et des travaux publics, en nombre et en gravité des accidents du travail, avec un taux d'accidentologie deux fois supérieur à la moyenne nationale pour l'ensemble des activités.

Les accidents surviennent souvent lorsque le véhicule est à l'arrêt ou au cours d'opérations de chargement et de déchargement au siège de l'entreprise d'accueil.

La prévention de ces accidents représente donc un enjeu considérable, compte tenu du nombre de véhicules et du tonnage de fret transporté chaque année. Une meilleure coordination en matière de prévention entre les entreprises concernées, d'accueil et intervenantes, est le point de départ essentiel pour prévenir ce type d'accident.

Les opérations de chargement et de déchargement de poids lourds à quai exposent les salariés de l'entreprise et le personnel des entreprises de transport à des risques de heurt et d'écrasement par les camions, les engins de manutention et les charges, mais aussi à des risques de chute. Ces risques sont présents lors des quatre phases distinctes suivantes :

- La circulation sur le site
- L'arrivée et le stationnement sur la zone de chargement et de déchargement,
- Les opérations de chargement et de déchargement proprement dites,
- Le départ de la zone de chargement et de déchargement

## II. POURQUOI UN PROTOCOLE DE SECURITE

### A. Définition

Le protocole de sécurité est un plan de prévention spécifique qui recense les risques liés aux opérations de chargement et de déchargement et qui précise les mesures de prévention à mettre en œuvre.

### B. Enjeux

En nombre et en gravité, le secteur d'activité du transport de marchandise se situe juste après celui du bâtiment et des travaux publics.

Répartition des accidents du travail

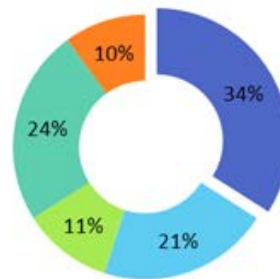
- Sur la route
- Dans l'entreprise de transport
- Dans l'entreprise d'accueil



Source : Carsat, 2016

Répartition des accidents par thématiques

- Manutention manuelle
- Chute de plain pied
- Manutention mécanique
- Chute de hauteur
- Risque routier



Source : INRS, 2015

Pour l'essentiel, ces accidents surviennent véhicule à l'arrêt, au siège de l'entreprise d'accueil, ou au cours d'opérations de chargement et de déchargement.

La création d'un protocole de sécurité permettra de définir les actions qui concernent le personnel et les sous-traitants, et de mieux encadrer les risques liés aux activités de chargement et déchargement.

## C. Qui est concerné ?

### *Responsable de l'entreprise d'accueil*

Son rôle principal consiste à définir et à faire appliquer les objectifs, les stratégies et les moyens à mettre en œuvre au sein de son entreprise. Il est donc nécessaire que le responsable ait un maximum de connaissances opérationnelles afin d'élaborer un document prenant en compte toutes les règles applicables dans l'entreprise pour la sécurité de tous.

Ses différentes attributions sont les suivantes :

- Accueil de l'entreprise de transport
- Rédaction du protocole
- Signature du protocole
- Transmission d'une copie à l'entreprise de transport
- Mise à jour du protocole

### *Responsable de l'entreprise de transport*

Le responsable de l'entreprise de transport a donc les mêmes implications que le responsable de l'entreprise d'accueil. Son objectif, en créant un protocole de sécurité, est de déterminer des règles afin de mettre en sécurité ses chauffeurs lorsqu'ils seront au sein de l'entreprise d'accueil.

Ses tâches sont donc les suivantes :

- Rédaction du protocole
- Signature du protocole
- Mise à jour du protocole

### *Chauffeur responsable de la livraison*

Pour un bon déroulement de livraison, chargement et déchargement, le chauffeur doit impérativement avoir pris connaissance du protocole de sécurité que son entreprise a créé et signé en partenariat avec l'entreprise d'accueil. En ayant pris connaissance de ce protocole, il sera alors apte à respecter et à appliquer les consignes de sécurité ainsi que toutes les autres consignes définies pour l'opération.

Son rôle est donc de connaître toutes les modalités du protocole, de son arrivée sur les lieux, au déroulement de l'opération jusqu'à son départ de l'entreprise.

Responsabilité du chauffeur :

- Connaissance et application du protocole

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### D. Avec quelles réglementations :

#### 1. Code du travail

Le code du travail définit la mise en place d'un protocole de sécurité et ses modalités selon les articles suivants :

- Article R4515-4 : Protocole de sécurité = Plan de prévention
- Article R4515-5 : Les mesures de prévention et de sécurité à observer à chacune des phases
- Article R4515-6 : Les étapes du protocole pour le réceptionnaire
- Article R4515-7 : Les étapes du protocole pour le transporteur
- Article R4515-8 : Echange entre parties pour les opérations à caractères non répétitifs
- Article R4515-9 : Echange entre parties pour les opérations à caractères répétitifs
- Article R4515-10 : Non identification du prestataire ou manques d'informations
- Article R4515-11 : Mise à disposition du (des) protocole(s) de sécurité

#### 2. Code de l'environnement

Le code de l'environnement décrit les prescriptions techniques et les règles pour la protection afin d'éviter ou atténuer les atteintes sur l'environnement en rapport avec l'activité :

- Article R162-1, alinéas 1, 4 à 5 et 7 à 8
- Article R211-6, alinéas 2 à 3

#### 3. Code de la route

Le code de la route détermine les règles à lors de la conduite d'un véhicule :

- Livre 1 : Dispositions générales
- Livre 2 : Le conducteur
- Livre 3 : Le véhicule
- Livre 4 : L'usage des voies

#### 4. ADR

ADR est l'acronyme de « **A**ccord for **D**angerous goods by **R**oad », ce qui signifie en Français : « Accord pour le transport des marchandises dangereuses par la route ».

- PARTIE 1 : Dispositions générales
- PARTIE 2 : Classification
- PARTIE 3 : Liste des marchandises dangereuses, dispositions spéciales et exemptions relatives aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées
- PARTIE 4 : Dispositions relatives à l'utilisation des emballages et des citernes
- PARTIE 5 : Procédures d'expédition
- PARTIE 6 : Prescriptions relatives à la construction des emballages, grands récipients pour vrac, citernes et conteneurs pour vrac et aux épreuves qu'ils doivent subir.
- PARTIE 7 : Dispositions concernant les conditions de transport, le chargement, le déchargement et la manutention
- PARTIE 8 : Prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement et à l'exploitation des véhicules et à la Documentation
- PARTIE 9 : Prescriptions relatives à la construction et à l'agrément des véhicules

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### III. PREVENTION DES PRINCIPAUX RISQUES

L'Évaluation des Risques Professionnels est formalisée dans le **Document Unique**. Celui-ci est indispensable lors de la rédaction du Protocole de Sécurité. Si de nouveaux risques venaient à être identifiés, il serait alors nécessaire de mettre à jour ce document fondamental.

#### A. Risques spécifiques aux chargements / déchargements

Les activités de chargements déchargements induisent de nombreux risques tels que :

- **Les risques routiers**
  - La circulation sur site
  - Le départ de la zone de chargement et de déchargement
  - L'arrivée et le stationnement sur la zone de chargement et de déchargement
  - Renversement et écrasement
  
- **Les risques de manutentions** (Le chargement et de déchargement)
  - Heurts à la tête
  - Chute de hauteur
  - **Accident** de plain-pied
  - Défaut du matériel de manutention
  - Ecrasement par un chariot de manutention
  - Ecrasement par chute de la remorque
  - Chocs aux épaules, lombalgies, lumbagos, TMS<sup>1</sup>
  - Chocs ou écrasements liés à la chute de marchandises
  - Ecrasement par départ en roue libre du véhicule
  - Ecrasement entre véhicule tracteur et remorque par mouvement intempestif
  - TMS dus à des mouvements répétés et à des charges lourdes qui entraînent de nombreuses manutentions manuelles.

- **Les risques aux quais de transbordement**

Les quais de transbordement sont des lieux de travail dangereux, et beaucoup d'accidents qui se sont produits avec des chauffeurs trouvent leur origine dans de multiples situations comme par exemple :

- Lors des manœuvres de mise à quai du camion en marche arrière, les chauffeurs mettent en péril le personnel qui évolue à pied autour de l'engin, et particulièrement les autres chauffeurs descendus de leur cabine et se situant dans le même espace de travail.
- Des chutes de plain-pied peuvent se produire sur le quai (quais glissants du fait des traces d'hydrocarbures ou déchets végétaux etc.) ou lorsqu'un chauffeur décide de sauter du quai ou de sa cabine.
- Des accidents de circulation entre chauffeurs à pied et chariots de manutention : le trafic de chariots est souvent intense au quai de chargement.
- Un quai mal conçu, des vitesses excessives dues à la précipitation, des palettes stockées au mauvais endroit peuvent restreindre la visibilité et entraîner des heurts.
- L'effondrement des béquilles, le basculement de la remorque sont représentés également des dangers pour la sécurité des camionneurs à proximité.
- Etc...

---

<sup>1</sup> Troubles Musculo-Squelettiques

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

Les risques liés à l'environnement de travail n'épargnent pas les opérations de chargements / déchargements.

- **Les risques industriels**
  - Co-activités
  - Effets dominos<sup>2</sup>
  - Zone ATEX<sup>3</sup>
  - Zone pyrotechnique
- **Les risques environnementaux**
  - Pollution
  - Dégradation ou destruction du milieu naturel
- **Les risques psychosociaux**
  - Accident dû au stress
  - Agressions

Cette liste n'est pas exhaustive et doit être adaptée aux différents types de conditionnements. On retrouve principalement :

**Les colis :** *Marchandise emballée ou conditionnée telle que : paquet, caisse de marchandises diverses, qui est l'objet d'un transport, d'un envoi.*

**Le vrac :** *Marchandise qui n'est pas emballée ou conditionnée lors de son transport ou de sa distribution. Telle que le charbon, les minerais, les phosphates, etc., qui ne demande pas d'arrimage et qui n'est pas emballée.*

**Les containers :** *Caisse de dimensions normalisées utilisée pour la manutention, le stockage ou le transport de matières ou de lots d'objets dont elle permet de simplifier l'emballage.*

### B. Risques spécifiques aux livraisons

*La livraison est l'action de livrer, de remettre une chose à la disposition de quelqu'un.*

Dans le cas d'une livraison, des risques supplémentaires à ceux liés au chargement déchargement sont à prendre en compte.

L'environnement joue un rôle important quant à la survenue de ces risques. En effet les opérations de livraison sur la voie publique peuvent engendrer des risques routiers supplémentaires (collision entre véhicules, entre un véhicule tiers et la marchandise ou l'opérateur). Les infrastructures de stationnement inadaptées ou inexistantes obligent un stationnement en double file. Ce dernier génère des nuisances pour les autres usagers de la voie publique pouvant être facteur de stress pour l'opérateur.

Une attention toute particulière devra donc être apportée à ces situations précaires qui maximisent les risques liés aux opérations de manutention. La rédaction du protocole de sécurité doit permettre d'anticiper au mieux les livraisons.

La mise en place d'horaires propices aux livraisons hors de périodes d'affluences, la création d'une zone de livraison et la rédaction conjointe du protocole de sécurité entre client et livreur permettra de supprimer ou minimiser ces risques ou leurs probabilités de survenue.

<sup>2</sup> Réaction en chaîne entraînant une suite de catastrophes

<sup>3</sup> Atmosphère Explosive



## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### C. Risques spécifiques aux matières dangereuses

Une marchandise est considérée comme dangereuse selon l'ADR lorsqu'elle présente un risque pour l'homme ou l'environnement. Elle répond alors à différents critères de classement. Toutes les matières ou objets, solutions ou mélanges, préparations ou déchets répertoriés dans la réglementation sont répartis en treize classes de danger :

- **Classe 1** : matières et objets explosibles
- **Classe 2** : gaz
- **Classe 3** : liquides inflammables
- **Classe 4.1**: matières solides inflammables matières auto-réactives et matières solides explosibles désensibilisées
- **Classe 4.2**: matières sujettes à inflammation spontanée
- **Classe 4.3**: matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
- **Classe 5.1**: matières comburantes
- **Classe 5.2**: peroxydes organiques
- **Classe 6.1**: matières toxiques
- **Classe 6.2**: matières infectieuses
- **Classe 7** : matières radioactives
- **Classe 8** : matières corrosives
- **Classe 9** : matières et objets dangereux divers.

Les mesures de préventions pour les marchandises ADR sont à mettre en adéquation avec la réglementation ADR. Ce type de marchandise doit être signalé sur le protocole de sécurité. Lors de l'arrivée et/ou du départ du transporteur, la vérification de la conformité ADR doit être réalisée. De nombreux sites de prévention mettent à disposition des check-lists pour faciliter ce contrôle. Il est à noter que ce contrôle doit être effectué en accord avec le conducteur, et qu'il n'est pas permis de rentrer dans la cabine du véhicule sans son accord.

### D. Risques spécifiques aux déchets

**Déchet** : « Est un déchet tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, produit ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon » (C. env., art. L. 541-1).

#### Remarques

La définition d'un déchet est très vaste, l'appréciation se fait au cas par cas avec une évolution très rapide de la jurisprudence.

**Déchets Non Dangereux, DND (anciens DIB : Déchets Industriels Banals)** : Déchets qui ne présentent pas de caractère de danger particulier vis-à-vis des personnes ou de l'environnement. Les caractéristiques de dangerosité sont précisées dans le décret no 2002-540 du 18 avril 2002. Ce sont les déchets « banals » des entreprises, commerçants et artisans (papiers, cartons, bois, textiles, etc.) et les déchets ménagers.

**Déchets Dangereux, DD (anciens DIS : Déchets Industriels Spéciaux)** : Déchets qui présentent des risques pour la santé ou dont la composition porte atteinte au milieu naturel. Ils doivent présenter une ou plusieurs propriétés énumérées à l'annexe I du décret no 2002-540 du 18 avril 2002 relatif à la classification des déchets. Dans la nomenclature déchets, ils sont signalés par un astérisque.

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

**Déchets inertes** : Déchets stables qui ne subissent aucune modification physique, chimique ou biologique importante lors de leur stockage en décharge.

**Déchets ultimes** : «Déchet, résultant ou non du traitement d'un déchet, qui n'est plus susceptible d'être traité dans les conditions techniques et économiques du moment, notamment par extraction de la part valorisable ou par réduction de son caractère polluant ou dangereux»(C. env, art. L. 541-1).

Le transport, ainsi que le chargement/déchargement et déplacement des déchets doit être déclaré auprès de la préfecture du département du siège social de la société ou du domicile du déclarant. La déclaration est sanctionnée par un récépissé de déclaration qui est valable cinq ans.

Cette mesure s'applique :

- Si le chargement est supérieur à 100 kg de déchets dangereux
- Si le chargement est supérieur à 500 kg de déchets non dangereux

Et ne s'applique pas pour :

- Ceux qui transportent leurs propres déchets non dangereux et classés ICPE
- Les transporteurs de déchets ménagers, terres non polluées, déchets/matériaux de démolition propres et triés, gravats
- Les ramasseurs agréés d'huiles usagées
- Ceux qui livrent des produits/équipement neufs et qui reprennent auprès des consommateurs finaux les déchets similaires à ces produits/équipements, dont leurs emballages, dans le cadre de leurs activités de distribution
- Les exploitants d'ICPE classés en 2710 (déchetterie,...)
- Ceux qui détiennent une autorisation délivrée au titre du TMD par la route
- Ceux qui détiennent une autorisation équivalente délivrée dans un autre état membre

### E. Les mesures de prévention des risques

#### 1. La prévention des risques routiers

Prévenir le risque routier, c'est prendre en compte la formation des conducteurs, l'organisation des déplacements, et l'état des véhicules (véhicules poids lourds et/ou de manutentions).

- Pour les poids lourds :

Le conducteur doit être titulaire d'un permis Poids Lourd C ou E et avoir un diplôme professionnel ou avoir suivi une formation initiale minimum obligatoire (FIMO) avec une carte de qualification et/ou avoir une attestation de formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) de moins de 5 ans. De plus, pour les TMD, il est nécessaire de disposer d'un certificat de formation au transport matières dangereuses ADR.

- Pour les véhicules de manutention :

Suivant l'article R4323-55 du Code du travail, la conduite des équipements de travail servant au levage est réservée aux travailleurs qui ont reçu une formation adéquate type CACES.

## 2. Les mesures préventives organisationnelles

La première des mesures de prévention passe par une réflexion en amont : itinéraires à suivre, possibilités de stationnement du camion au départ et à l'arrivée en fonction du gabarit du véhicule et des contraintes de l'aménagement urbain, repérage des accès, types de véhicule, de moyens de manutention, temps de voyage et durée des opérations.

Le chargement doit prévoir un ordre de groupage des lots qui tient compte du circuit des livraisons.

Des solutions télématiques de gestion pour le transport par poids lourds existent, avec des technologies de navigation permettant de voyager sur des itinéraires adaptés aux poids lourds, tenant compte des restrictions de poids et de taille des véhicules, et de celles liées au transport de matières dangereuses, avec calcul de l'heure estimée d'arrivée, une géolocalisation ...

L'utilisation des aides techniques adaptées à la manutention ou de systèmes de bâchage/débâchage rapide permet de réduire les activités pénibles de manutention manuelle, mais il faut toujours veiller à ce que les équipements utilisés soient conformes aux normes en vigueur, contrôlés périodiquement, adaptés à la charge qu'ils doivent soulever, aux sols, aux dénivelés.

- Des équipements pour le nettoyage d'un déversement accidentel

Il existe des kits d'intervention rapide qui doivent être remis au conducteur ou à disposition au niveau des zones de chargements / déchargements avec des consignes écrites concernant les mesures à prendre pour faire face à des fuites ou déversements. Ces kits contiennent des absorbants utilisables sur revêtements routiers (pour huiles, hydrocarbures, produits aqueux ...), des tapis et boudins absorbants, lunettes et de gants de protection, pelles, sacs pour déchets.

- Une gestion correcte du parc de véhicules

Maintenir les véhicules dans un bon état de fonctionnement (carnet de maintenance), planifier les contrôles périodiques (révision, contrôle technique). Pour les TMD, des modalités de contrôle des véhicules consistent en une visite annuelle auprès d'organismes agréés. Le but est de vérifier le respect des normes réglementaires des véhicules (normes de construction, équipements de sécurité...).

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### 3. Les mesures préventives individuelles

- Equipements de Protections Individuelles

Les équipements de protection individuelle comportent des combinaisons de travail, des gants de manutention, des chaussures de sécurité antidérapantes, une ceinture lombaire éventuellement pour prévenir les lombalgies, un masque anti-poussières FFP2 lors d'un fort empoussièrément (travaux publics, souterrains, carrières, ....)

- Les mesures de formation

Il convient de mettre en place des mesures de formation à la prévention des risques liés à l'activité physique (PRAP). La formation Gestes et Postures ou PRAP est un des moyens de lutter contre tous les troubles musculo-squelettiques (TMS), tels que lombalgies, tendinites... qui affectent si souvent les chauffeurs-livreurs. Cela permet de limiter les risques liés à la manutention d'objets et au transport de charges, dus à des efforts excessifs ou trop répétitifs ou à des positions articulaires inadéquates, en appliquant les principes de base de sécurité physique et d'économie d'effort. La formation aux réglages du poste de conduite participe aussi à la prévention des TMS.

La formation de sauveteur secouriste du travail permet de former certains employés et les recycler régulièrement afin qu'ils connaissent les gestes qui sauvent en cas d'accident : rôle du premier témoin, appel aux services de secours d'urgence extérieurs, dispositions initiales concourant à la sauvegarde de la victime, ...

- La surveillance médicale

Une visite médicale annuelle permet de vérifier la compatibilité de l'état de santé avec les exigences de la conduite de véhicules poids lourd et/ou de manutentions, dont la fonction visuelle, la prise de médicaments...

## IV. ELABORATION DU PROTOCOLE DE SECURITE

### A. Notions clés

Il existe de nombreux exemples de protocole de sécurité sur internet, libre à vous de choisir la forme qui vous conviendra le mieux.

#### 1. Obligation et peines encourues ?

La rédaction d'un protocole de sécurité est obligatoire dans les entreprises concernées par des opérations de chargement / déchargement.

Selon l'article L4741-1 du Code du travail, le défaut de protocole est un délit puni d'une amende de 3750 euros, appliqué autant de fois que de salariés concernés par l'infraction. De plus, l'insuffisance ou l'absence de protocole de sécurité peut entraîner des poursuites pénales pour homicide ou blessures involontaires tant à l'encontre de l'entreprise d'accueil que du transporteur.

#### 2. Taille du document ?

Le protocole de sécurité n'a pas de taille définie dans la législation, il doit surtout répertorier toutes les informations importantes sur les parties élaborant le protocole et prendre en compte toutes les consignes relatives à la livraison.

#### 3. Durée de validité ?

La durée de validité du protocole est déterminée par les employeurs qui évaluent si le document a besoin de modifications pour une mise à jour des opérations ou des risques associés. L'article R4515-9 cite « (...) 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 constitutifs. »

#### 4. Qui peut y avoir accès ?

Le protocole est tenu à la disposition de l'inspection du travail, du CHSCT de l'entreprise de transport et du CHSCT de l'entreprise utilisatrice. (Article R4515-11)

- L'inspection du travail est un organe de contrôle composé principalement d'inspecteurs et de contrôleurs du travail qui ont pour mission de veiller au respect du droit du travail dans les entreprises.
- Le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail contribue à la protection de la santé et à la sécurité des salariés dans l'entreprise. Il participe à l'amélioration de leurs conditions de travail et veille au respect, par l'employeur, de ses obligations légales.

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### B. Contenu du protocole de sécurité

#### 1. Informations sur les 2 parties

Le protocole de sécurité étant un document élaboré en commun par une entreprise extérieure et une entreprise d'accueil, il est nécessaire que les coordonnées de chacune figurent sur le protocole en cas de problème ou de désaccord.

Entreprise d'accueil	Entreprise extérieure
Raison sociale : .....	Raison sociale : .....
Adresse : .....	Adresse : .....
Tél ..... Télécopie .....	Tél ..... Télécopie.....
Nom du correspondant de l'entreprise d'accueil : .....	Nom du correspondant de l'entreprise extérieure : .....
Horaires d'ouverture pour les opérations de réception et d'expédition : .....	

Les principales informations qui devront être mentionnées sur le protocole pour les identifications des entreprises sont :

- Raisons sociales
- Adresses
- Téléphones
- Noms des responsables du protocole

Il est aussi nécessaire de préciser les horaires d'ouverture de l'entreprise d'accueil pour que les livraisons puissent être effectuées. Il est tout à fait possible à l'entreprise d'accueil de déterminer un créneau horaire spécifique à une entreprise extérieure pour éviter des encombrements de ses voies de circulations ou de ses quais.

La mise en place d'un créneau horaire pour une livraison peut s'appliquer pour des opérations annuelles avec des entreprises extérieures venant régulièrement sur le site mais elles sont mises en place plus particulièrement pour des opérations ponctuelles, c'est à dire des opérations s'effectuant rarement ou nécessitant des moyens inhabituels pour l'entreprise d'accueil.

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### 2. Informations relatives aux véhicules

Lors de l'élaboration du protocole et afin de mieux organiser l'arrivée de l'entreprise extérieure, il est important de savoir quel type de véhicule va entrer sur le site ainsi que ses caractéristiques et aussi de connaître quel est le matériel à disposition pour charger ou décharger le véhicule.

Fréquence des opérations	
<input type="checkbox"/> Opération ponctuelle, date du .....au .....	<input type="checkbox"/> Opération annuelle

Véhicules et matériels de manutention de l'entreprise extérieure		
Type de véhicule	Caractéristiques du véhicule	Matériel de manutention prévu

C'est lors de la création du protocole que les parties se mettent d'accord sur le matériel nécessaire à avoir à disposition lors de l'arrivée dans l'entreprise d'accueil pour pouvoir effectuer la mission confiée.

#### Type de véhicule

- ...
- Porteur < 3,5 T
- Porteur > 3,5 T
- Ensemble Articulé
- Camion Remorque

#### Caractéristiques

- Plateau
- Benne
- Frigorifique

#### Matériel de manutention nécessaire

- Pont Roulant
- Transpalette électrique ou manuel
- Chariot élévateur
- Quai
- ...

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### 3. Informations relatives aux marchandises

Il est important de noter et de savoir quels types de marchandises arrivent sur le site selon l'entreprise extérieure concernée. Il est donc nécessaire de prendre en compte 5 critères distincts liés au produit : Nature, Etat, Conditionnement, Quantité et Poids.

#### Natures marchandises

- Denrées périssables
- Matières Dangereuses (liés à l'ADR)
- Autres : Bois, métaux ...

#### Etats marchandises

- Liquide
- Solide
- Gazeux

Caractéristiques de la marchandise				
Nature	État	Conditionnement	Quantité	Poids

Il est tout aussi important de savoir comment les marchandises vont être transportées pour organiser leur chargement ou déchargement, ainsi que la quantité transportée, et ce, pour des questions de logistique.

#### Conditionnements

- Vrac
- Colis
- Palette
- Conteneurs
- ...

#### Quantité

#### Poids

Il est possible, et selon les conditions, parfois nécessaire, d'ajouter un critère « Précautions particulières » pour fixer des règles de sécurités dès l'arrivée des marchandises au sein de l'entreprise d'accueil.



## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### 4. Informations relatives aux chargements / déchargements

Une fois les critères des produits déterminés et validés, les deux responsables du protocole de sécurité doivent définir les rôles et attributions de chacun pour un meilleur déroulement de l'intervention. Ils doivent donc déterminer qui effectuera le chargement ET / OU le déchargement et surtout avec QUELS matériels.

Déroulement de l'opération	
<input type="checkbox"/> Chargement	<input type="checkbox"/> Réalisé par l'entreprise d'accueil
<input type="checkbox"/> Déchargement	<input type="checkbox"/> Réalisé par l'entreprise extérieure

Matériel mis à disposition de l'entreprise extérieure (cocher les cases)			
Pont roulant	Diable	Chariot élévateur	Autres (préciser)
Transpalette électrique	Transpalette manuel	Quai de transbordement	

Plusieurs cas sont possibles selon les marchandises et les conditions des entreprises d'accueil et extérieures.

L'entreprise extérieure a les moyens d'effectuer le chargement / déchargement :

→ Dans ce cas, il peut lui être demandé d'utiliser son propre matériel : diable, transpalette...

Le chargement / déchargement nécessite des moyens de manutentions spécifiques :

→ Dans ce cas, l'entreprise d'accueil peut fournir à l'entreprise extérieure les moyens de charger / décharger la marchandise à conditions que toutes les règles de sécurité soient respectés (CACES, EPI...)

→ Ou alors, l'entreprise extérieure peut demander à l'entreprise d'accueil de charger / décharger elle même sa marchandise si les chauffeurs-livreurs ne sont pas aptes à utiliser du matériel spécifique ou ne sont pas titulaires des qualifications requises pour manœuvrer certains engins.

Il est impératif de prendre en compte tous les cas possibles pour ne pas déroger au protocole de sécurité lors d'une livraison, et donc, de bien définir les périmètres d'action de chaque intervenant dans le protocole (chauffeurs-livreurs, magasinier...).

## MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES

### 5. Informations relatives aux consignes de sécurité

Pour une livraison de marchandises, on peut trouver 3 types de consignes de sécurité générales :

- Plans de circulation
- Consignes d'urgence
- Mode de protections (EPI / EPC)

Ces consignes de sécurité font toutes parties du protocole de sécurité, il est donc nécessaire qu'elles soient étudiées et validées par chaque partie élaborant le protocole.








Documents remis et commentés par l'entreprise utilisatrice	Observations particulières
<input type="checkbox"/> Plans (accès, circulation, infirmerie) <input type="checkbox"/> Consignes d'urgence en cas d'incendie, d'accident <input type="checkbox"/> Autres .....	

Les plans de circulation ne sont pas forcément mis en place dans toutes les entreprises mais peuvent éviter des accidents piétons / véhicules et regroupent beaucoup d'informations utiles pour les chauffeurs-livreurs qui ne connaissent pas les lieux de livraisons. Les informations courantes que l'on peut retrouver sont :

- Point attente Poids Lourds
- Point accueil
- Infirmerie / médecin
- Téléphone de secours
- Parking Poids Lourds
- Bâtiments de productions, magasin ou zones de chargement / déchargement

Les consignes d'urgence étant une des règles de sécurité obligatoire, nous ne détaillerons pas ce point dans ce dossier.

Le dernier point concernant les consignes de sécurité est le port des Equipements de Protections Individuelles ainsi que les différentes règles de sécurité applicables aux personnels de l'entreprise extérieure.

							<input type="checkbox"/> Port de tout autre équipement de protection, préciser : ..... ..... .....
Casque	Chaussures ou bottes	Vêtement de travail	Lunettes	Gant	Masque	Protection auditive	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	









Interdiction	Consignes
<input type="checkbox"/> De fumer à l'intérieur des bâtiments. <input type="checkbox"/> D'évoluer dans la zone d'action des matériels de manutention. <input type="checkbox"/> De monter sur le marchepied des véhicules pendant les manœuvres. <input type="checkbox"/> De circuler à pied sur les aires de manœuvres <input type="checkbox"/> Autre.....	<input type="checkbox"/> Les ouvertures et fermetures des portes de remorques ou camions doivent s'effectuer véhicule à l'arrêt, moteur coupé, frein à main serré, cale sous les roues tractrices. <input type="checkbox"/> Respecter la signalisation routière sur le site (limitation de vitesse, interdiction de stationnement...) <input type="checkbox"/> Autre.....

Ces points sécurité doivent être étudiés selon les attentes des deux entreprises pour garantir une protection maximale du personnel intervenant.

**MASTER PREVENTION DES RISQUES & NUISANCES TECHNOLOGIQUES**

**6. Informations relatives aux matières dangereuses**

Comme expliqué plus haut, certains transports de marchandises sont considérés comme des transports de matières dangereuses soumis à l'ADR. Ces marchandises étant très réglementées, le protocole de sécurité n'est plus suffisant pour garantir la sécurité du personnel chargeant ou déchargeant des produits mais doit quand même en tenir compte.

Nom du ou des produit(s) : .....								
Présence de matières dangereuses ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	Caractéristiques produit							
								
Numéro ONU : .....	Explosif	Inflammable	Comburant	Toxique	Corrosif	Dangereux pour l'environnement	CMR	Dangereux pour la santé
Caractéristiques produit :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Caractéristiques produit :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Précautions à prendre en fonction de la caractéristique du produit :								
<b>Procédure et cheminement de l'opération (à la charge de la collectivité ou de l'établissement d'accueil)</b> <input type="checkbox"/> affichage des panneaux de signalisation obligatoire <input type="checkbox"/> contrôle de la certification / habilitation du chauffeur <input type="checkbox"/> branchement et identification des flexibles <input type="checkbox"/> récupération des polluants et élimination <input type="checkbox"/> branchement des dispositifs d'élimination de l'électricité statique <input type="checkbox"/> dispositif de fermeture des vannes (vérification de l'étanchéité des raccords ou vannes après dépotage)								

**7. Validation du protocole de sécurité**

Une fois que tous les points du protocole de sécurité ont été étudiés et pris en compte par les deux entreprises, il est nécessaire de signer le document pour garantir l'accord des parties et assurer que les règles seront respectées.

Dispositions générales
En accord avec les prescriptions des articles R 4515-4 à R 4515-11 du Code du Travail, les parties signataires s'engagent à tenir à jour le présent protocole de sécurité en fonction des modifications qui pourraient intervenir pendant la durée de la prestation. Le transporteur s'engage à transmettre toutes les informations nécessaires au bon déroulement de l'opération à tout nouveau chauffeur amené à pénétrer sur le site. Les signataires s'engagent à respecter les prescriptions du présent protocole ainsi que celles figurant dans les documents joints. Toute information modifiant ce protocole sera annexé ou donnera lieu à la rédaction d'un nouveau protocole.

	Entreprise d'accueil	Entreprise extérieur
Nom Responsable	.....	.....
Date	.....	.....
Signature		

### **C. Difficulté à l'élaboration du protocole**

Dans certains cas, la rédaction de protocole de sécurité telle que développée précédemment n'est pas applicable pour des raisons diverses et variées. Si cela se produit, une adaptation du protocole est alors nécessaire.

#### **Que faire si l'entreprise de transport ou le transporteur ne peut être identifié(e) ?**

Lors d'une livraison par une entreprise non identifiée ou lorsque qu'un transporteur se présente sans préavis, un protocole de sécurité plus concis devra être rempli à l'arrivée sur le site entre le responsable de l'entreprise d'accueil et le transporteur.

Si la mise en place de protocole concis ne peut pas être effectuée du fait d'une barrière linguistique ou d'un refus du transporteur, l'opération devra être suspendue jusqu'à régularisation.

Pour rappel les langues officielles pour l'ADR sont :

- L'Anglais
- L'Allemand
- Le Français

## V. RESSOURCES UTILES :

### Bases de données réglementaires :

<https://www.legifrance.gouv.fr> :

- Code du travail
- Code de l'environnement
- Code de la route

### Recommandations INRS / CARSAT / autres sites :

- Note pratique de Prévention
  - [http://www.carsat-centreouest.fr/carsatpubv2/attachements/article/127/npp1\\_protocole.pdf](http://www.carsat-centreouest.fr/carsatpubv2/attachements/article/127/npp1_protocole.pdf)
- INRS : Transport routier de marchandises
  - <http://www.inrs.fr/metiers/transport-routier.html>
- INRS : Transport des matières dangereuses
  - <http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206134>
- Colisions engins-pietons
  - <http://www.travail-et-securite.fr/ts/dossier/Une%20organisation%20bien%20conduite.html>
- Transport des matières dangereuses par route
  - <http://hse.iut.u-bordeaux1.fr/vallier/TMD.htm>
- Définitions
  - <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>
  - <http://www.cnrtl.fr/definition/livraison>
- Modèles type
  - [http://auvergne-rhone-alpes.directe.gouv.fr/sites/auvergne-rhone-alpes.directe.gouv.fr/IMG/pdf/Protocole-de-securite\\_1\\_.pdf](http://auvergne-rhone-alpes.directe.gouv.fr/sites/auvergne-rhone-alpes.directe.gouv.fr/IMG/pdf/Protocole-de-securite_1_.pdf)
  - <https://www.cigversailles.fr/content/protocole-de-s%C3%A9curit%C3%A9-chargement-d%C3%A9chargement?destination=node/647>
- Responsabilités des acteurs
  - <http://www.inforisque.info/fiches-pratiques/Accident-circulation-responsabilites-employeur-employe.php>
- CARSAT Sud-Est
  - Contact direct par mail : « Ingénieur conseil en charge du transport routier »
- Obligations réglementaires
  - [http://www.editions-tissot.fr/actualite/droit-du-travail-article.aspx?secteur=BTP&id\\_art=6069&titre=Protocole+de+s%C3%A9curit%C3%A9+%3A+obligation+de+le+r%C3%A9diger+co%C3%B0te+cher+%C3%A0+l%E2%80%99employeur+!](http://www.editions-tissot.fr/actualite/droit-du-travail-article.aspx?secteur=BTP&id_art=6069&titre=Protocole+de+s%C3%A9curit%C3%A9+%3A+obligation+de+le+r%C3%A9diger+co%C3%B0te+cher+%C3%A0+l%E2%80%99employeur+!)
- Peines encourues
  - <http://www.lamy-lexel.com/Prevention-des-risques-professionnels-Le-protocole-de-securite.383.0.html>

# ANNEXES



# Prévention des Risques et des Nuisances Technologique

## PROTOCOLE DE SECURITÉ

Entreprise d'accueil	Entreprise extérieure
Raison sociale : .....	Raison sociale : .....
Adresse : .....	Adresse : .....
Tél ..... Télécopie .....	Tél ..... Télécopie.....
Nom du correspondant de l'entreprise d'accueil : .....	Nom du correspondant de l'entreprise : .....
Horaires d'ouverture pour les opérations de réception et d'expédition : .....	

Fréquence des opérations	
<input type="checkbox"/> Opération ponctuelle, date du .....au .....	<input type="checkbox"/> Opération annuelle

Véhicules et matériels de manutention de l'entreprise extérieure		
Type de véhicule	Caractéristiques du véhicule	Matériel de manutention prévu

Caractéristiques de la marchandise				
Nature	État	Conditionnement	Quantité	Poids

Déroulement de l'opération	
<input type="checkbox"/> Chargement <input type="checkbox"/> Déchargement	<input type="checkbox"/> Réalisé par l'entreprise d'accueil <input type="checkbox"/> Réalisé par l'entreprise de transport

Matériel mis à disposition de l'entreprise extérieure (cocher les cases)			
Pont roulant	Diable	Chariot élévateur	Autres (préciser)
Transpalette électrique	Transpalette manuel	Quai de transbordement	

Documents remis et commentés par l'entreprise d'accueil	Observations particulières
<input type="checkbox"/> Plans (accès, circulation, infirmerie) <input type="checkbox"/> Consignes d'urgence en cas d'incendie, d'accident <input type="checkbox"/> Autres .....	



## Consignes générales de sécurité

<b>Casque</b>	<b>Chaussures ou bottes</b>	<b>Vêtement de travail</b>	<b>Lunettes</b>	<b>Gant</b>	<b>Masque</b>	<b>Protection auditive</b>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Port de tout autre équipement de protection, préciser :  
 .....  
 .....  
 .....

Interdiction	Consignes
<input type="checkbox"/> De fumer à l'intérieur des bâtiments. <input type="checkbox"/> D'évoluer dans la zone d'action des matériels de manutention. <input type="checkbox"/> De monter sur le marchepied des véhicules pendant les manœuvres. <input type="checkbox"/> De circuler à pied sur les aires de manœuvres <input type="checkbox"/> Autre.....	<input type="checkbox"/> Les ouvertures et fermetures des portes de remorques ou camions doivent s'effectuer véhicule à l'arrêt, moteur coupé, frein à main serré, cale sous les roues tractrices. <input type="checkbox"/> Respecter la signalisation routière sur le site (limitation de vitesse, interdiction de stationnement,...) <input type="checkbox"/> Autre.....

### Sécurité pour le transport de matières dangereuses

Nom du ou des produit(s) : .....								
<b>Présence de matières dangereuses ?</b> <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non  <b>Numéro ONU : .....</b>	<b>Caractéristiques produit</b>							
	Explosif	Inflammable	Comburant	Toxique	Corrosif	Dangereux pour l'environnement	CMR	Dangereux pour la santé
<b>Caractéristiques produit :</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Caractéristiques produit :</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Précautions à prendre en fonction de la caractéristique du produit :</b>								
<b>Procédure et cheminement de l'opération (à la charge de la collectivité ou de l'établissement d'accueil)</b> <input type="checkbox"/> affichage des panneaux de signalisation obligatoire <input type="checkbox"/> contrôle de la certification / habilitation du chauffeur <input type="checkbox"/> branchement et identification des flexibles <input type="checkbox"/> récupération des polluants et élimination <input type="checkbox"/> branchement des dispositifs d'élimination de l'électricité statique <input type="checkbox"/> dispositif de fermeture des vannes (vérification de l'étanchéité des raccords ou vannes après dépotage)								





# Prévention des Risques et des Nuisances Technologiques

## PROTOCOLE DE SECURITÉ

### Dispositions générales

En accord avec les prescriptions des articles R 4515-4 à R 4515-11 du Code du Travail, les parties signataires s'engagent à tenir à jour le présent protocole de sécurité en fonction des modifications qui pourraient intervenir pendant la durée de la prestation.

Le transporteur s'engage à transmettre toutes les informations nécessaires au bon déroulement de l'opération à tout nouveau chauffeur amené à pénétrer sur le site.

Les signataires s'engagent à respecter les prescriptions du présent protocole ainsi que celles figurant dans les documents joints.

Toute information modifiant ce protocole sera annexé ou donnera lieu à la rédaction d'un nouveau protocole.

	Entreprise d'accueil	Entreprise extérieure
Nom Responsable	.....	.....
Date	.....	.....
Signature		