



Chargement et déchargement des véhicules routiers en Grande Distribution



Qui fait quoi ?

Obligations de sécurité et de sûreté applicables à toutes les parties intervenant à la prise en charge ou la délivrance de la marchandise, qu'elles soient liées contractuellement ou non.

Sommaire



- 1 - Rappels réglementaire
- 2 - Le Protocole de Sécurité
- 3 - Les contrats de transport (routier) de marchandises
- 4 - Obligations du transporteur
- 5 - Obligations de l'entreprise d'accueil
- 6 - Autorisations de conduite
- 7 - Le CACES®
- 8 - Les risques en réception des marchandises
- 9 - La prévention en réception des marchandises

1 - Rappels réglementaires



Obligation générale à tous les chefs d'entreprise d'évaluation des risques professionnels (EVRP)

Transcrire et mettre à jour sur un document unique (DUER) les résultats de cette évaluation.

Dans le domaine du transport, de la manutention et de la logistique, réalisation d'un **protocole de sécurité**.

> Ce protocole recense les risques d'interférences liés aux opérations de chargement et de déchargement et précise les mesures de prévention à mettre en œuvre.

1 - Rappels réglementaires



Important :

Le transporteur qui va **charger** la marchandise chez un client (chargeur) doit se conformer au protocole de sécurité en vigueur chez le client.

Le transporteur qui va **livrer** la marchandise chez un client doit se conformer au protocole de sécurité en vigueur chez le client.

Un chauffeur qui va charger des marchandises dans un site et va les décharger dans un autre a donc 2 protocoles à connaître et à respecter. Son employeur participe donc à l'élaboration et à la signature de 2 protocoles.



Obligatoire dès qu'un véhicule d'une entreprise de transport de marchandises pénètre dans une entreprise d'accueil en vue d'une opération de chargement ou de déchargement, quels que soient le type de marchandises, le tonnage et la nature de l'intervention du transporteur.

Il comprend :

- toutes les indications et informations utiles à **l'évaluation des risques** générés par l'opération.
- les mesures de prévention et de sécurité qui sont mises en place et qui doivent être observées.

2 - Le Protocole de Sécurité



Le 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 constitutifs.

Il doit être **revu régulièrement** pour s'en assurer.

Les **conditions d'actualisation** du protocole peuvent être identiques à celles du DUER (*mise à jour au minimum annuelle, aménagement important, apparition de nouveaux risques, ...*)

2 - Le Protocole de Sécurité



PROTOCOLE DE SECURITE

Arrêté du 26 avril 1996

Art R 4515-4 à R 4515-11 du Code du Travail

**Interventions
régulières**

Obligations

**Intervention
occasionnelle**

Transporteur

**Entreprise
d'accueil**

**Avant intervention , information du
conducteur sur place.
Signature d'un protocole simplifié**

**Avant intervention, élaboration
et signature d'un protocole**

3 - Les contrats de transport de marchandises



- Le contrat de transport routier de marchandises

Son contenu d'un contrat de transport est laissé à l'initiative des parties cocontractantes (contrat dit « synallagmatique »),

- Les contrats types* de transport routier de marchandises

S'appliquent pour certaines catégories de transport (ex: de personnes, en citernes, d'objet indivisibles, de fonds,...),

** articles L 1432-4 et L 1432-12 du code des transports*

- Nouveau contrat type par défaut (Décret n° 2017-461 du 31.03.2017)

S'applique aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels aucun des contrats types ne peut être utilisé faute de correspondre à la prestation exécutée,



Les contrats types de transport routier de marchandises s'appliquent en cas d'absence de contrat de transport écrit entre les parties.

Conseil : les parties ont intérêt à établir un contrat qui délimite leurs obligations respectives en matière de respect des normes et règles de sécurité et d'hygiène du travail.

Important: quelque soit le type de contrat l'application du code du transport est obligatoire.



Le contrat type: Impacts pour le chauffeur

Chargement de moins de trois tonnes

> le chauffeur décharge la marchandise

Chargement de plus de trois tonnes

> le chauffeur ne décharge pas

Il doit ouvrir les portes ou abaisser les ridelles ou enlever la bâche...

C'est au destinataire (réceptionnaire) de pénétrer à l'intérieur du véhicule pour aller chercher les marchandises là ou elles ont été posées par l'expéditeur.

4 - Obligations du transporteur



Quelque soit le contrat

- **Fournir un véhicule adapté** aux contenants à transporter.
- **Fournir un véhicule pouvant pénétrer chez le « chargeur » et le client à livrer**

Importance pour le transporteur d'en avoir préalablement connaissance.

- **Procéder aux ouvertures et fermetures des portes** au bâchage et débâchage du véhicule, à la mise en place ou l'enlèvement des ridelles et ranchers.



Faciliter la **circulation dans la cour**

Définir les **conditions d'accès et d'attente des transporteurs**

Disposer de **quais fonctionnels**

(ou) Sécuriser la **zone de dépose des produits**

Mettre à disposition des **engins de manutention adaptés**



5 - Obligations de l'entreprise d'accueil



Les engins de manutentions doivent tenir compte des charges à transporter.

. Le transpalette

(manuel , semi électrique, ou électrique)



. Le gerbeur

(manuel , semi électrique, ou électrique)



. Le chariot élévateur

(Electrique, moteur thermique gaz ou au gazole)



6 - Autorisations de conduite



➤ **Délivrée par le chef d'établissement**

➤ **3 éléments à prendre en compte:**

- L' examen d'aptitude médicale.

- Le contrôle des connaissances et savoir faire pour la conduite en sécurité > formation (ex: CACES®).

- La connaissance des lieux et des instructions à respecter.



***IMPORTANT: Le CACES n'est ni un diplôme,
ni une qualification professionnelle.***



Cas de l'intervention d'une entreprise extérieure

(ex: transporteur)

- Quelque soit le propriétaire de l'engin de manutention utilisé, **l'autorisation de conduite est obligatoire.**
- Elle est **délivrée par l'entreprise qui l'emploie.**

Rappel: Pour un intérimaire:

- . La société de travail temporaire doit lui faire passer un CACES®
- . L'entreprise utilisatrice doit lui délivrer l'autorisation de conduite pour la durée de la mission.



Le Certificat d'Aptitude à la Conduite En Sécurité (CACES®)

- Formation conforme aux Recommandations de la CNAM.
(*ex: R 389 Chariot automoteur de manutention à conducteur porté*)
- Le CACES® est délivré par un organisme testeur.
- Valable 5 ans (sauf engins de chantier à 10 ans).

Important : La Carsat NE impose le CACES® pour les salariés intérimaires et peut l'imposer à toute entreprise dont le nombre d'accidents liés à la conduite d'engin est significatif.



Terminologie

Le réceptionnaire assure la réception des marchandises au sein du magasin

- Organise la réception des produits
- Contrôle les marchandises livrées et assurer les retours
- Assure la gestion des flux de marchandises au sein de la réserve
- Respecte les règles d'hygiène (la chaîne du froid) et de sécurité

Le magasinier déplace les marchandises manuellement ou à l'aide d'engins (transpalettes, gerbeurs, systèmes automatisés) en vue de leur stockage.



Important: Les accidents du travail en réception ont lieu le plus souvent, véhicule à l'arrêt, lors des opérations de chargement et de déchargement.

La réception des marchandises doit faire l'objet d'une **procédure** ayant pour but d'assurer la sécurité des travailleurs lors des opérations de déchargement.

Il appartient à chaque entreprise d'adapter cette procédure à ses besoins et à ses infrastructures (ex: avec ou sans quai),



Les principaux risques pour le transporteur

- 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.

8 – Les risques en réception des marchandises

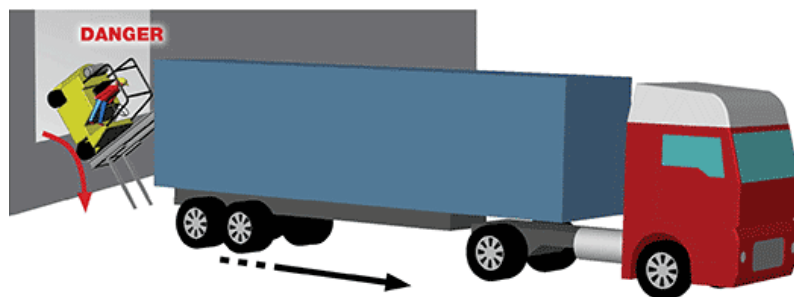


Les principaux risques



Les principaux risques lors des déchargements

- Départ inopiné ou avancée progressive de véhicule
- Basculement de la remorque (effondrement des béquilles)
- Chutes de chariots élévateurs et/ou de piétons
- Heurt entre piétons et chariot élévateur





La prévention passe par la qualité des infrastructures extérieures, ...

- **Circulation dans la cour** : sol en bon état, marquage des voies, nettoyages réguliers, éclairage suffisant , ...
- **Quais**: accès en bon état, avec calage des roues arrières et ponts de liaison, butées de protection, absence de différence de niveau, accès en hauteur sécurisé, protections collectives (main courante, garde-corps...), ...

Ou

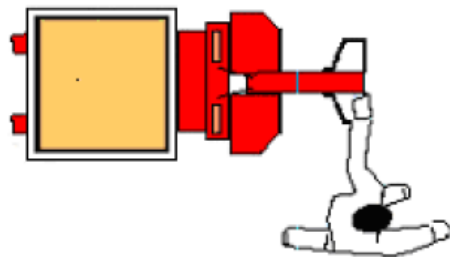
- **Zones de dépose**: table élévatrice, sol propre et en bon état, marquage au sol, ...

9 - La prévention en réception des marchandises



La prévention passe par la qualité des infrastructures extérieures **et intérieures, ...**

- **Réserves** : suppression des zones dangereuses , sols plans et nettoyés , passages signalisés et dégagés, éclairage, rangement des stockages...
- **Allées** : compatibles avec les moyens de manutentions utilisés, séparation des flux, ...



9 - La prévention en réception des marchandises



La prévention passe par la qualité des infrastructures extérieures, intérieures **et des équipements de manutention utilisés,...**

Principales causes d'accident:

- **Engin** défaillant ou instable
- Non respect des **règles d'utilisation**
- **Instabilité** de la charge ou mauvaise répartition
- Manque de **visibilité**
- **Sol** encombré ou en mauvais état
- **Opérateur** non autorisé ou comportement inadapté (alcool, substances psychoactives, médicaments, ..)
-



9 - La prévention en réception des marchandises



La prévention passe par la qualité des infrastructures extérieures, intérieures, des équipements de manutention utilisés... **et de l'organisation du travail.**

Principales causes de désorganisation

- **Planification** défailiante
- Absence de **personnel** de réception
- **Retard** du transporteur
- **Matériels** de manutention inadaptés (ou en quantité insuffisante)
- **Précipitation**, pression mentale, contrainte temporelle, ...
-





Merci pour votre
attention, avez-vous des
questions ?