



## Transport routier de marchandises

Guide pour l'évaluation  
des risques professionnels

## 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 CNAMTS, 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, CHSCT, 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, multimédias, site Internet... Les publications de l'INRS sont distribuées 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 CNAMTS et soumise au contrôle financier de l'État. Géré par un conseil d'administration constitué à parité d'un collègue représentant les employeurs et d'un collègue représentant les salariés, il est présidé alternativement par un représentant de chacun des deux collèges. Son financement est assuré en quasi-totalité par la CNAMTS 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, CHSCT, 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).

# **Transport routier de marchandises**

## Guide pour l'évaluation des risques professionnels

Anne-Sophie Valladeau,  
Brigitte Andéol-Aussage,  
INRS

Cette brochure a été rédigée avec l'aide :

- du Comité technique national des transports, eau, gaz, électricité, livre et communication, animé par la CNAMTS,
- du champ coordonné Transports-Logistique-Aéroportuaire.

# SOMMAIRE

→ INTRODUCTION .....	p. 4
→ LES PRINCIPAUX RISQUES .....	p. 6
→ ANALYSE DES SITUATIONS DE TRAVAIL ET BONNES PRATIQUES .....	p. 8
Plan d'action .....	p. 9
▼ Diagramme de l'activité .....	p. 10
▼ Tableau détaillé des risques et des bonnes pratiques .....	p. 11
1. Prise du véhicule .....	p. 11
2. Attelage .....	p. 13
3. Mise à quai .....	p. 14
4. Chargement/déchargement .....	p. 15
5. Arrimage, sanglage, calage .....	p. 18
6. Départ du quai .....	p. 18
7. Activité de conduite .....	p. 19
8. Arrivée chez le client .....	p. 20
9. Maintenance de 1 <sup>er</sup> niveau .....	p. 21
Activité administrative (étapes 4, 8 et 9) .....	p. 21
→ CONCLUSION .....	p. 22
→ POUR EN SAVOIR PLUS .....	p. 23
→ ANNEXES .....	p. 24
ANNEXE 1 – Protocole de sécurité .....	p. 25
ANNEXE 2 – Risque routier .....	p. 26
ANNEXE 3 – Risque lié aux chutes de hauteur .....	p. 28
ANNEXE 4 – Risque lié aux accidents de plain-pied .....	p. 29
ANNEXE 5 – Risque lié aux manutentions manuelles .....	p. 30
ANNEXE 6 – Risque lié à la manutention mécanique .....	p. 31



# INTRO

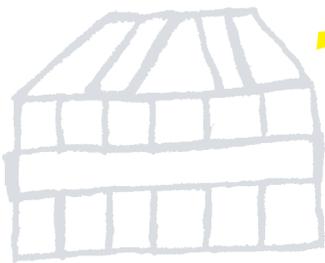


→ **Ce guide a pour objectif d'accompagner les professionnels du transport routier de marchandises (TRM), dans une démarche d'évaluation des risques professionnels.**

Il est destiné aux entreprises de transports routiers de marchandises conditionnées, utilisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Bien que, pour certaines phases de l'activité, les risques encourus soient identiques, **sont exclus de ce document**, du fait de leurs spécificités, le transport :

- ▀ des animaux vivants,
- ▀ du vrac (benne-citerne),
- ▀ des voitures,
- ▀ ainsi que les activités de déménagement.



→ **Ce guide traite des risques encourus par les conducteurs.**

Il s'adresse aux chefs d'entreprise et aux personnes en charge dans leur entreprise de la réalisation de l'évaluation des risques professionnels (EvRP). L'EvRP doit être faite après échange avec les salariés et les résultats doivent être écrits dans un document (appelé « Document unique » ou DU), sous la responsabilité du chef d'entreprise.

→ **Ce guide est une aide pour les personnes participantes à l'évaluation des risques, développant ci-après :**

- ▀ les principaux risques auxquels sont soumis les conducteurs routiers professionnels, sur la base des statistiques d'accident du travail,
- ▀ un diagramme de l'activité des conducteurs permettant de situer les phases de travail pendant lesquelles ils sont exposés aux risques d'accident,
- ▀ une méthode pour classer les risques suivant des critères de gravité et de fréquence d'exposition des conducteurs. Un tableau proposant un classement de ces risques permet de définir des priorités et de planifier les actions de prévention à mettre en place,
- ▀ un exemple d'analyse des risques pour chaque phase de l'activité complétée de pistes de prévention issues des bonnes pratiques présentées par les professionnels.



→ **En annexe, le guide est complété par une série de fiches thématiques.**

# LES PRINCIPAUX RISQUES

## QUELQUES CHIFFRES



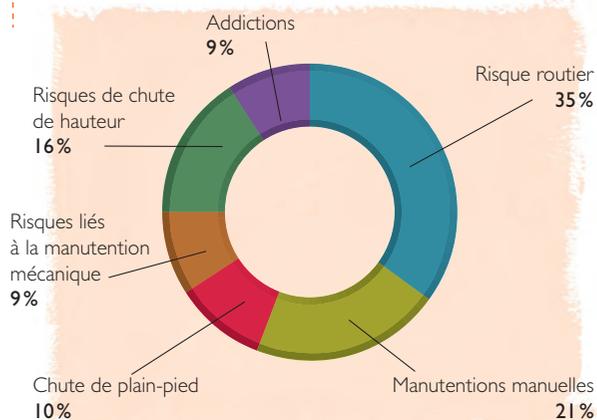
**Un questionnaire concernant les risques professionnels a été envoyé en 2009 aux entreprises du secteur. 350 entreprises ont répondu. 75 % d'entre elles ont plus de 50 salariés.**

C'est à partir de leurs réponses que ce guide a été structuré, en particulier pour retenir les risques qui font l'objet d'une annexe.

Selon ces entreprises, les principaux risques d'accident du travail auxquels leurs salariés sont exposés sont représentés figure 1.

Figure 1

### Principaux risques d'accidents. Vue des entreprises



Les accidents de la route sont perçus par les entreprises comme les plus fréquents. En effet, la conduite représente environ **68%** du temps de service des conducteurs. Cependant les statistiques montrent que seulement **1** accident du travail sur **10** est un accident de la route. Les accidents de la route, bien que peu nombreux, sont très graves. Ils constituent **13%** des accidents avec IPP (incapacité permanente partielle) et **70%** des accidents mortels des conducteurs de poids lourds.

Les statistiques 2012 de la CNAMTS<sup>(1)</sup> (voir figure 2) montrent quelques différences par rapport à la perception des risques qu'ont les entreprises. Les principales causes d'accident avec arrêt sont liées aux manutentions manuelles et aux chutes.

La figure 3 présente les causes d'accidents du travail en fonction de leur gravité (c'est-à-dire les accidents occasionnant le plus de jours d'arrêt de travail). Les chutes sont les causes principales d'accidents graves.

La comparaison des résultats des questionnaires et des statistiques de la CNAMTS conduit à développer en priorité les thématiques suivantes dans les fiches présentées en annexe :

- risques liés aux manutentions manuelles,
- risques liés aux accidents de plain-pied,
- risques liés aux chutes de hauteur,
- risques liés aux manutentions mécaniques,
- risque routier.

1. CNAMTS : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés.

Figure 2 – Statistiques CNAMTS 2012

**Répartition des accidents avec arrêt.**

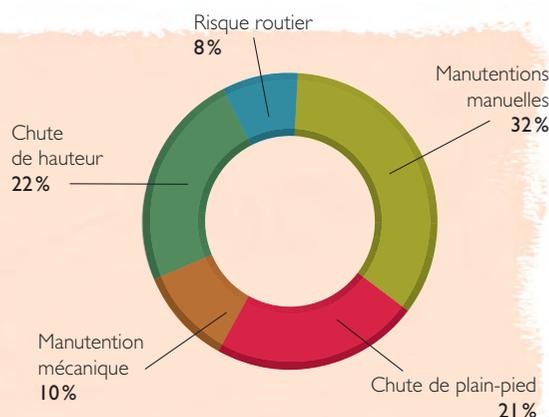
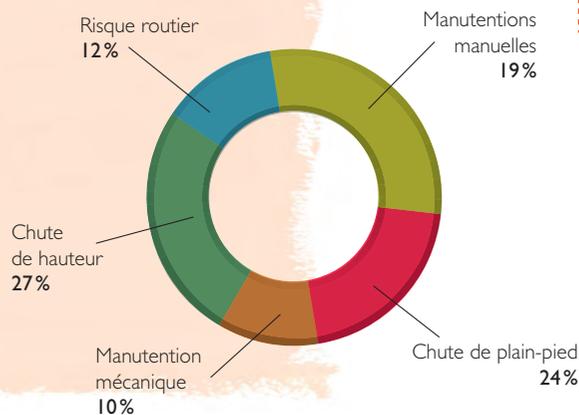


Figure 3 – Statistiques CNAMTS 2012

**Classement des accidents par gravité.**



L'objectif est d'informer et de sensibiliser les chefs d'entreprise sur certains risques identifiés comme parmi les plus accidentogènes.

Les fiches présentées en annexe complètent le guide d'évaluation des risques accompagnant le chef d'entreprise dans toutes les étapes de l'évaluation des risques auxquels est exposé le conducteur, que ce soit sur le site de son entreprise ou sur celui des clients.

➔ **ANALYSE DES SITUATIONS  
DE TRAVAIL  
ET BONNES PRATIQUES**



## → Une méthode pour classer les risques

Le risque se mesure le plus souvent par la combinaison de deux critères : la gravité et la fréquence. Ceci permet de classer les risques pour ensuite les prioriser et établir un plan d'action. Dans le cadre de ce guide, les critères suivants ont été retenus :



### Gravité

- Faible: sans arrêt de travail.
- Peu grave: nécessite un arrêt de travail inférieur à 3 jours.
- Grave: nécessite un arrêt de travail supérieur à 3 jours.
- Très grave: lésion irréversible, maladie incurable, décès.

### Fréquence

- Très souvent ou régulièrement: au moins une fois par jour.
- Souvent: une fois par semaine.
- Peu souvent: une fois par mois.
- Rare: une fois par an.

## → Une méthode pour prioriser les risques

Le *tableau 1* est un outil qui doit permettre à chaque entreprise, en fonction de la combinaison de ces deux critères et des actions de prévention déjà mises en place, de définir des priorités d'action P1, P2, P3, P4. Elles aident à établir un plan d'actions de prévention des accidents du travail et maladies professionnelles.



Tableau 1 P1 : priorité 1 P2 : priorité 2 P3 : priorité 3 P4 : priorité 4  
(du plus urgent P1 au moins urgent P4)

	Fréquence			
	Faible (exceptionnelle)	Peu souvent	Souvent	Très souvent ou régulièrement
Gravité	Très grave	P3	P2	P1
	Grave	P3	P3	P2
	Peu grave	P4	P4	P3
	Faible	P4	P4	P4

## ➔ Diagramme de l'activité

La figure 4 présente la succession des tâches effectuées par le conducteur, depuis sa prise de poste jusqu'à son arrivée chez le client. Cette liste de tâches standard doit être adaptée aux spécificités des entreprises.

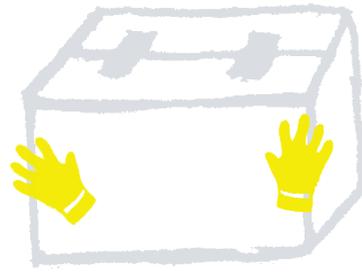
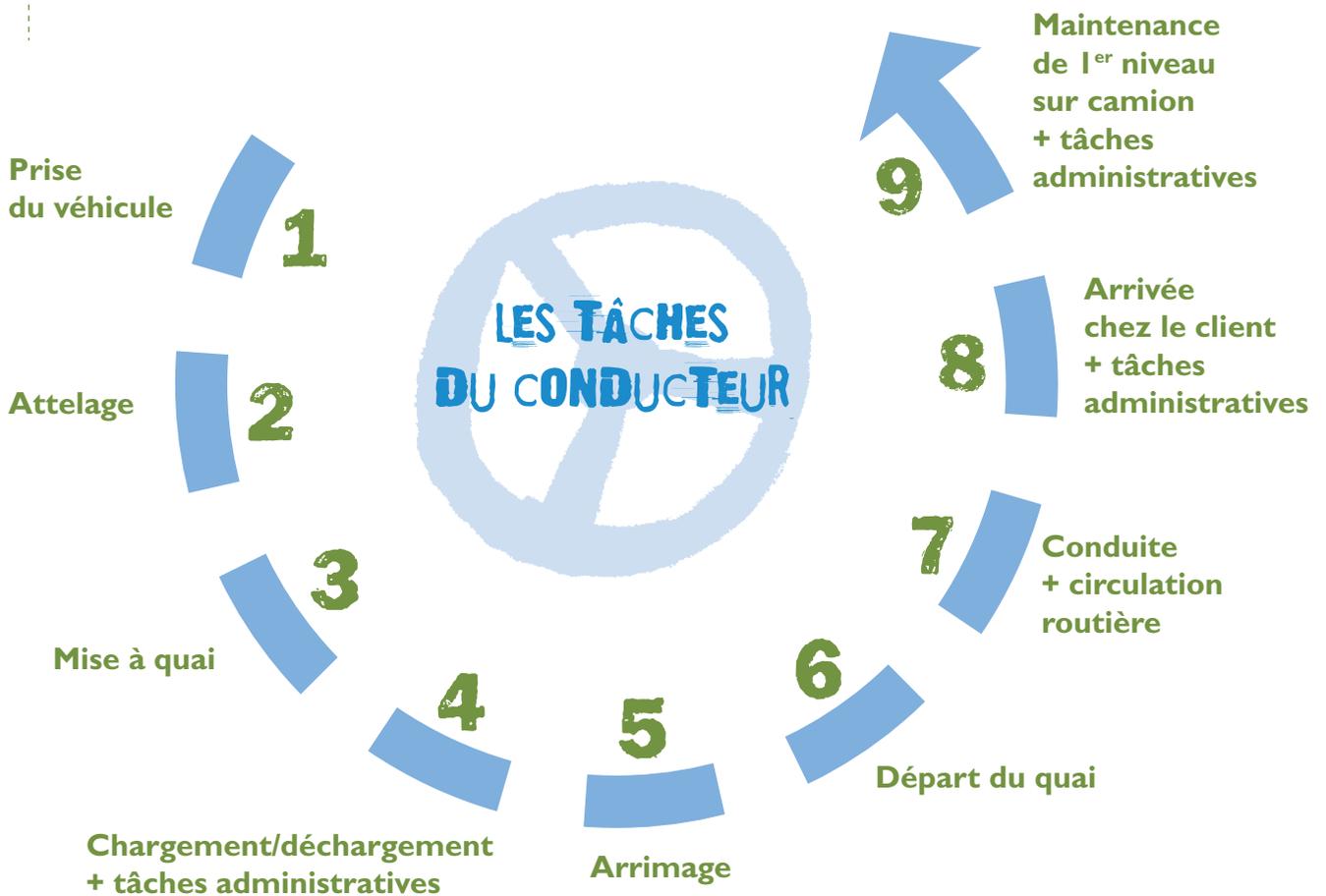


Figure 4 – Les tâches effectuées par le conducteur.



## ➔ Analyse des risques et bonnes pratiques

Le *tableau 2* aide à se poser des questions et à prendre en compte des contraintes supplémentaires, liées par exemple au statut du salarié (jeune embauché) ou à certaines conditions de travail : **travail intérimaire, matinal, seul, de nuit, en coactivité...**

Les bonnes pratiques ne sont pas des réponses directes aux questions posées, qui sont propres à chaque entreprise.

Tableau 2

# 1. Prise du véhicule



## • Identifier les équipements spécifiques du véhicule

### Exemples de questions à se poser

- ▼ Le véhicule est-il équipé d'une sellette de sécurité ?
- ▼ Le conducteur sait-il utiliser la sellette de sécurité ?
- ▼ Le véhicule est-il équipé d'une boîte de vitesses automatique ?
- ▼ Le conducteur sait-il utiliser une boîte de vitesses automatique ?
- ▼ Connaît-il tous les équipements disponibles dans le véhicule ?
- ▼ Le conducteur est-il formé à l'utilisation de tous les équipements présents dans le véhicule ?

### Quels risques associés pour le salarié

Ensemble de risque d'accidents :

- chute de hauteur,
- accident dû au stress,
- accident de plain-pied.

### Bonnes pratiques

- ▼ Faire connaître les équipements comme : boîte de vitesses automatisée, hayon, sellette de sécurité, commande de mise à niveau de la remorque, alarme sur absence de frein de parc, chronotachygraphe numérique...
- ▼ Former à la prise en main du véhicule car le conducteur n'a pas toujours le même véhicule et les équipements sont différents d'un véhicule à l'autre.
- ▼ Faire connaître les pratiques de l'entreprise en termes de procédures de chargement et déchargement.
- ▼ Accueillir les intérimaires (livret de sensibilisation, de sécurité...)

## • Faire le tour du véhicule, monter/descendre

### • Vérifier les pneus

### • Vérifier la fermeture des portes

### Exemples de questions à se poser

- ▼ La prise du véhicule nécessite-t-elle des montées et descentes ?
- ▼ La zone de circulation autour du véhicule est-elle dégagée afin que le conducteur ne chute pas ?

### Quels risques associés pour le salarié

Chute de hauteur.

Chute de plain-pied.

### Bonnes pratiques

- ▼ Prévoir un véhicule équipé de :
  - main courante,
  - marches antidérapantes.
- ▼ Rappeler d'utiliser les marches d'accès cabine selon les principes :
  - face au véhicule et mains libres,
  - la règle des 3 points d'appui.
- ▼ Maintenir les zones de circulation propres et en bon état.

## 1. Prise du véhicule (suite)

### • Circuler sur la zone de prise de véhicule

#### Exemples de questions à se poser

▼ Le conducteur circule-t-il dans une zone protégée des autres véhicules ?

▼ La zone de circulation est-elle encombrée ?

▼ Les allées de circulation piétons et véhicule sont-elles matérialisées ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Renversement et écrasement du conducteur par un tiers.

Chute de plain-pied.

#### Bonnes pratiques

▼ Intégrer des équipements de sécurité (sellette de sécurité à ouverture à distance), pour limiter la circulation autour du véhicule, bequillage automatique.

▼ Faire porter un gilet fluorescent.

▼ Dans votre entreprise, matérialiser au sol les allées de circulation.

▼ Concevoir et/ou choisir des emplacements éclairés.

▼ Sensibiliser le client sur la nécessité d'avoir des zones de manœuvre et de circulation autour du véhicule propres et non encombrées.

▼ Fournir et s'assurer du port des chaussures de sécurité.



## 2 Attelage



### • Monter/descendre et circuler autour du véhicule pour atteler

Exemples de questions à se poser	Quels risques associés pour le salarié	Bonnes pratiques
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le véhicule est-il équipé d'une sellette de sécurité<sup>(2)</sup> ?</li> </ul>	Chute de hauteur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pour diminuer les montées/descentes, équiper le véhicule de sellette de sécurité, ouverture de la sellette à distance, bras suiveur, etc.</li> <li>Rappeler d'utiliser les marches selon les principes :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>face au véhicule et mains libres,</li> <li>la règle des 3 points d'appui.</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le conducteur est-il sur une zone de coactivité ?</li> </ul>	Renversement et écrasement du conducteur par un tiers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Privilégier des emplacements éclairés.</li> <li>S'assurer du port du gilet fluorescent.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Y a-t-il risque de chute de plain-pied du conducteur circulant autour de son véhicule ?</li> </ul>	Chute de plain-pied.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir une zone de circulation autour du véhicule non encombrée.</li> <li>Fournir et s'assurer du port des chaussures de sécurité.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Est-il possible que le frein de parc ne s'enclenche pas sans que le conducteur s'en aperçoive ?</li> </ul>	Écrasement du conducteur par départ en roue libre du véhicule.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Équiper le véhicule d'une alarme indiquant l'absence du frein de stationnement dès l'ouverture de la portière.</li> <li>Rappeler au conducteur la nécessité de mettre le frein de parc et de caler le véhicule.</li> </ul>

### • Brancher des flexibles et atteler une remorque en manque d'air

Exemples de questions à se poser	Quels risques associés pour le salarié	Bonnes pratiques
<ul style="list-style-type: none"> <li>Existe-t-il des préconisations permettant d'éviter le risque d'écrasement du conducteur entre la remorque et le tracteur, lors du branchement des flexibles ?</li> </ul>	Écrasement du conducteur entre véhicule tracteur et remorque, par mouvements intempestifs du véhicule.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Équiper le véhicule d'un bloqueur de remorque pour les phases d'attelage.</li> <li>Former à l'utilisation des commandes de freins de remorques.</li> </ul>

2. Sellette de sécurité = plateforme sur laquelle vient reposer l'avant d'un semi-remorque accrochée à un tracteur routier, composée d'un verrou sécurisé.

## 2. Attelage (suite)

### • Monter les béquilles

#### Exemples de questions à se poser

- Est-il aisé de monter/descendre les béquilles et d'ouvrir la sellette ?



#### Quels risques associés pour le salarié

Chocs aux épaules, lombalgies, lumbagos, TMS, causés par beaucoup d'efforts et de nombreuses ouvertures de la sellette pour les tracteurs.

Heurts à la tête, le conducteur se déplaçant sous la remorque.

#### Bonnes pratiques

- Prévoir la mise en place de béquilles motorisées au-delà de 5 décrochages par jour.
- Prévoir une assistance à l'ouverture de la sellette.
- Rappeler les consignes de circulation autour du véhicule.

## 3. Mise à quai



### • Effectuer les manœuvres et descendre fréquemment du véhicule

#### Exemples de questions à se poser

- Y a-t-il un système permettant d'éviter au conducteur de monter et descendre plus de 2 fois lors de sa mise à quai pour visionner les étapes de ses manœuvres ?

- Y a-t-il des systèmes empêchant aux piétons de circuler dans la zone d'attelage ?

- Existe-t-il des systèmes pour prévenir les départs intempestifs de camion ?

- Comment est gérée la coactivité piétons/camions ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Chute de hauteur.

Stress pour les conducteurs qui doivent veiller à ne pas écraser un tiers ou endommager le matériel.

#### Bonnes pratiques

- Diminuer les montées/descentes en équipant le véhicule d'un protecteur de gabarit ou radars de recul.

- Faire établir un protocole de sécurité.

- Informer le conducteur du protocole de sécurité.

- Faire caler le véhicule à quai.

### • Ouvrir les portes de cabine et portes de remorques

#### Exemples de questions à se poser

- Les portes de cabine sont-elles équipées de dispositif de retenue ?

- Comment réduire l'effort nécessaire à la manœuvre des cloisons mobiles ?

- Les marchandises à l'arrière du véhicule sont-elles arrimées ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Lombalgies.

Chocs ou écrasements liés à la chute de marchandises sur le conducteur.

#### Bonnes pratiques

- Équiper les portes de cabine de dispositif de retenue.

- Installer des cloisons internes à ouverture assistée.

- Adopter un dispositif de retenue de la marchandise, approprié.

- Privilégier les portes arrière de type rideau, motorisées.



## 4. Chargement/déchargement <sup>(3)</sup>



### • Ajuster la hauteur de la remorque par rapport au quai

#### Exemples de questions à se poser

- Le conducteur est-il amené à circuler autour de son véhicule pour régler la hauteur de son véhicule à quai ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Écrasement du conducteur par un tiers.  
Chute de plain-pied.

#### Bonnes pratiques

- Favoriser les commandes de mise à niveau accessibles depuis le plateau de chargement et non au sol, pour éviter les circulations entre deux camions.
- Faire mentionner dans le protocole de sécurité, l'emplacement sécurisé d'attente du conducteur, pour éviter qu'il ne se retrouve dans une zone de manœuvre des chariots élévateurs et d'autres poids lourds.

### • Bâcher et débâcher

#### Exemples de questions à se poser

- Le conducteur a-t-il un système pour bâcher/débâcher depuis le sol ?
- Le conducteur a-t-il un système mécanique d'aide pour bâcher/débâcher.

#### Quels risques associés pour le salarié

Chute de hauteur.

Lombalgies.

#### Bonnes pratiques

- Équiper le véhicule de système de bâchage actionné depuis le sol.
- Équiper le véhicule de systèmes de fermeture automatisés.

3. Ces prestations doivent faire l'objet de conventions avec les clients afin d'éclairer l'organisation du travail en phase de coactivité. Il convient le cas échéant de se référer aux textes en vigueur.

## 4. Chargement/déchargement (suite)

### • Charger/décharger, livrer des charges

#### Exemples de questions à se poser

▼ Le conducteur a-t-il à disposition du matériel de manutention lui permettant de ne pas manutentionner manuellement des charges lourdes ?

▼ Les plateaux du véhicule sont-ils entretenus régulièrement ? Sont-ils glissants ?

▼ Existe-t-il un système permettant au conducteur de ne pas tomber du hayon avec la charge ?



▼ Le conducteur est-il toujours accompagné lors des phases de chargement/déchargement, stationnement et transport ?

#### Quels risques associés pour le salarié

TMS dus à des mouvements répétés et à des charges lourdes qui entraînent de nombreuses manutentions manuelles.

Coupures.

Chutes de plain-pied ou de hauteur (depuis hayon).

Chute de hauteur.

Agressions.

*Risques aggravés si cette activité se fait seul (travailleur isolé).*

#### Bonnes pratiques

▼ Privilégier la manutention mécanique (ex. : petit transpalette électrique de livraison).

▼ Fournir et s'assurer du port des chaussures de sécurité et de gants.

▼ Mettre à disposition des hayons avec arrêt de rolls.

▼ Former à l'utilisation du hayon, et rappeler l'interdiction de son utilisation comme élément de liaison quai-camion.

▼ Choisir des surfaces antidérapantes (plateaux, hayons...) et les maintenir en état.

▼ Dégraisser les planchers des remorques 1 fois par an, ainsi que les marches d'accès et le hayon.

▼ Conseiller au conducteur de fermer la cabine à clés pendant la tâche.

### • Réaliser des manutentions mécanisées

#### Exemples de questions à se poser

▼ Le conducteur est-il formé à l'utilisation des appareils de manutention ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Renversement ou écrasement par défaut de maîtrise de l'équipement.

#### Bonnes pratiques

▼ S'assurer que les conducteurs sont formés à l'utilisation des engins de manutention (chariots élévateurs, transpalettes électriques) et si nécessaire, titulaires d'une autorisation de conduite<sup>(4)</sup> pouvant être établie suite à la délivrance d'un CACES.

▼ Mentionner les règles d'utilisation des chariots dans les protocoles de sécurité.

▼ Fournir et s'assurer du port des chaussures de sécurité

4. Voir publication INRS référencée ED 96 « Le CACES. Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité ».

## 4. Chargement/déchargement (suite)

### • Manutentionner des charges avec des transpalettes manuels

#### Exemples de questions à se poser

- Le conducteur utilise-t-il un transpalette manuel ?

#### Quels risques associés pour le salarié

TMS dus à des mouvements en torsion des épaules.

#### Bonnes pratiques

- Adopter de préférence des transpalettes à assistance électrique.
- Former le personnel à l'outil de manutention.
- Fournir et s'assurer du port des chaussures de sécurité.
- Sensibiliser le client à la nécessité de limiter le poids des charges<sup>(5)</sup> tirées en transpalette manuel.

### • Dételer la remorque • Poser un tréteau de soutien de remorque en l'absence de tracteur

#### Exemples de questions à se poser

- Le conducteur a-t-il à disposition, chez le client, des béquilles/tréteaux de soutien pour prévenir la chute d'une remorque non équipée ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Écrasement par chute de la remorque.

#### Bonnes pratiques

- Privilégier la mise en place des béquilles de sécurité ou des tréteaux de soutien.
- Former à leur mise en place.
- Définir leur utilisation dans les protocoles de sécurité.

### • Manipuler les produits transportés

#### Exemples de questions à se poser

- Le conducteur connaît-il les étiquetages des produits chimiques éventuellement transportés ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Risques liés aux produits transportés (nature des produits...).

#### Bonnes pratiques

- Vérifier les conditions de transport des produits selon la réglementation ADR.
- Organiser une formation spécifique aux risques chimiques (étiquetage, propriétés des produits, documents de bord si l'ADR s'applique).
- Fournir le matériel adéquat (chaussures, gants, combinaisons).
- Former le conducteur à la PRAP (prévention des risques liés aux activités physiques).



5. Voir publication INRS ED 6161, Méthode d'analyse de la charge physique de travail, partie 3. « Phase 2. Indicateur 1. Efforts physiques ».

## 5. Arrimage, sanglage, calage



- Utiliser des moyens de calage
- Fixer la marchandise sur la remorque et dans le véhicule pour prévenir de son renversement (montée/descente)

### Exemples de questions à se poser

- ▼ L'arrimage est-il effectué par le client ?
- ▼ Le conducteur maîtrise-t-il les techniques d'arrimage ?

### Quels risques associés pour le salarié

TMS.  
Chute de hauteur.

### Bonnes pratiques

- ▼ Privilégier l'arrimage par îlots et le calage depuis le plancher afin de limiter les opérations d'ajustement des sangles en hauteur.
- ▼ Fournir aux conducteurs un manuel de bonnes pratiques d'arrimage.
- ▼ Mettre à disposition les accessoires d'arrimage nécessaires (sangles, barres, chaînes...).
- ▼ Faire suivre des formations spécifiques aux clients/conducteurs en fonction de l'interlocuteur à qui incombe l'arrimage suivant la règle des 3 tonnes fixée par les contrats types<sup>(6)</sup>.



## 6. Départ du quai



- Fermer les portes

### Exemples de questions à se poser

- ▼ La zone de circulation autour du véhicule est-elle dégagée ?
- ▼ Comment le conducteur ferme-t-il les portes du véhicule ?

### Quels risques associés pour le salarié

Chute de plain-pied.  
Chute de hauteur.

### Bonnes pratiques

- ▼ Sensibiliser le client à la nécessité d'avoir des zones de manœuvre et de circulation autour du véhicule propres et non encombrées.
- ▼ Vérifier le bon état des lanières de fermeture des portes de type rideau.
- ▼ Fournir et s'assurer du port des chaussures de sécurité.

6. Décret n° 99-269 du 6/04/99.

# 7. Activité de conduite



- Organiser son déplacement
- Utiliser un véhicule adapté et en bon état
- Adapter la conduite à l'environnement (retard de livraison, contraintes horaire, recherche de destination, météo défavorable...)

Exemples de questions à se poser	Quels risques associés pour le salarié	Bonnes pratiques
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un plan des tournées existe-t-il ?</li> <li>Le conducteur travaille-t-il de nuit ? en horaires décalés ou irréguliers ?</li> </ul>	<p><b>Risques d'accident liés à :</b></p> <p>une organisation insuffisante des déplacements,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prendre en compte la sécurité dans la négociation des délais de livraison.</li> <li>Limiter les durées de conduite de nuit.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le même véhicule est-il toujours affecté au même conducteur ?</li> <li>Le véhicule est-il entretenu/maintenu périodiquement ?</li> </ul>	<p>une gestion inadaptée, un défaut de maintenance de la flotte des véhicules,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fournir un véhicule équipé de systèmes de sécurité et d'aide à la conduite (freins complémentaires, ABS, EBS, ESP...).</li> <li>Assurer la maintenance du véhicule.</li> <li>Équiper les véhicules de climatisation de type autonome pour les grands routiers.</li> <li>Équiper les pneumatiques de systèmes de gonflage automatiques.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Existe-t-il dans l'entreprise un protocole fixant les règles de communication lors des déplacements ?</li> <li>Le conducteur a-t-il interdiction de téléphoner au volant ?</li> </ul>	<p>aux communications pendant le déplacement,</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Définir et former aux règles d'utilisation des moyens de communication.</li> <li>Interdire de téléphoner même avec kit mains libres.</li> <li>Fixer des plages d'appel pendant les temps de travail hors temps de repos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Une politique de gestion des addictions existe-t-elle ?</li> <li>Le conducteur a-t-il interdiction de consommer des drogues ou alcool au volant ?</li> <li>Le conducteur a-t-il reçu une formation spécifique à la conduite du véhicule de l'entreprise ?</li> </ul>	<p>au manque de compétences, d'attention, somnolence.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer la sensibilisation et la formation sur l'hygiène de vie à respecter (alcool, repas, repos, drogue...).</li> <li>Inscrire dans le règlement intérieur les interdictions de consommation de drogue et alcool.</li> <li>Former à la prise en main du véhicule car le conducteur n'a pas toujours le même véhicule et les équipements sont différents d'un véhicule à l'autre.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le conducteur a-t-il accès à des parkings sécurisés ?</li> </ul>	<p>Agressions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conseiller au conducteur de stationner dans des lieux éclairés, non isolés.</li> <li>Interdire au conducteur d'embarquer des personnes étrangères à l'entreprise à bord du véhicule.</li> </ul>

## 7. Activité de conduite (suite)

### • Agir sur une panne du matériel

#### Exemples de questions à se poser

- Le conducteur connaît-il les procédures d'urgence ?
- A-t-il à sa disposition un carnet d'entretien pour faire le lien avec le service de maintenance ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Risque de suraccidents dûs aux pannes, aux éclatements pneumatiques...

#### Bonnes pratiques

- Mettre à disposition un véhicule sûr et entretenu.
- Définir des règles de suivi de l'entretien des véhicules (suivre les pressions au minimum 1 fois par mois et suivre l'usure des pneumatiques).
- Fournir les équipements obligatoires (gilet, triangle, cales, cônes, lampes, bandes réfléchissantes, extincteurs...).
- Fournir les consignes à appliquer (24 heures/24), notamment en situations d'urgence.

## 8. Arrivée chez le client



### • Trouver l'adresse du client

#### Exemples de questions à se poser

- Le conducteur connaît-il avant le départ le lieu de livraison et ses caractéristiques ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Stress.

#### Bonnes pratiques

- Se faire communiquer les caractéristiques de l'environnement de livraison (travaux de voirie, rues étroites, adresse exacte...).

### • Se rendre à l'accueil de l'entreprise à livrer

#### Exemples de questions à se poser

- Y a-t-il un protocole de sécurité connu du conducteur ?

#### Quels risques associés pour le salarié

Renversement, heurt suite à collision.

#### Bonnes pratiques

- Informar le conducteur des consignes générales du site d'accueil (protocole de sécurité).

## 9. Maintenance de 1<sup>er</sup> niveau



- Vérifier les niveaux, les pneus, l'éclairage
- Rendre compte des défaillances et anomalies

### Exemples de questions à se poser

- Le conducteur est-il formé et équipé pour effectuer cette maintenance ?

### Quels risques associés pour le salarié

Chute de plain-pied.

Chute de hauteur.

### Bonnes pratiques

- Doter le conducteur d'une lampe.
- Fournir des fiches d'anomalies à joindre aux documents de bord du véhicule et à associer aux clefs.
- Fournir un carnet d'entretien.
- Former le conducteur à la maintenance de 1<sup>er</sup> niveau.

## Activité administrative (étapes 4, 8 et 9)



- Remplir des documents (administratifs, de maintenance...)

### Exemples de questions à se poser

- Le conducteur sait-il remplir des documents administratifs ?

### Quels risques associés pour le salarié

Stress.

### Bonnes pratiques

- Préparer en amont du transport les documents dans l'ordre de livraison.
- Former les conducteurs sur les documents administratifs à remplir.



# CONCLUSION

➔ **Penser à refaire régulièrement cette analyse des risques (au moins une fois par an), avec le personnel directement concerné. Pour cela posez-vous les questions suivantes :**

- ▼ le personnel a-t-il changé (rotation du personnel, nouveaux embauchés...) ?
- ▼ les méthodes de travail sont-elles différentes ?
- ▼ le matériel au niveau du véhicule a-t-il évolué ?
- ▼ les matières transportées ont-elles changé de nature ?
- ▼ les conditions dans lesquelles se fait le travail ont-elles changé ? (nouvelle législation, nouvelles exigences clients, nouvelles normes...). Encourager le personnel à faire remonter des informations concernant sa situation de travail en mettant à disposition des fiches.

➔ **Communiquer régulièrement à travers :**

- ▼ points info,
- ▼ affiches,
- ▼ fiches de suggestions sécurité,
- ▼ notes de services...

➔ **Faire également une analyse des incidents et accidents : comprendre pourquoi c'est arrivé.**



# POUR EN SAVOIR PLUS

En complément des éléments donnés en annexes

## Documents INRS

- ▼ Rouler et manutentionner en sécurité. Guide et choix des équipements des poids lourds. ED 6189, 2014, 18 p.
- ▼ Le transport des matières dangereuses. L'ADR en question. ED 6134, 2012, 28 p.
- ▼ Méthode d'analyse de la charge physique de travail. ED 6161, 2014, 40 p.
- ▼ Le risque routier. Un risque professionnel à maîtriser. ED 935, 2004, 16 p.
- ▼ Transport routier de marchandises. Vigilant à l'arrêt comme au volant. ED 826, 2006, 60 p.
- ▼ Arrimage des charges sur les véhicules routiers. ED 6145, 2013, 68 p.
- ▼ Transpalettes électriques à conducteur accompagnant. ED 36, Coll. Fiche pratique de sécurité, 2005, 4 p.
- ▼ Le CACES. Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité. Paris, INRS, ED 96, coll. Fiche pratique de sécurité, 2009, 4 p.
- ▼ Pratiques addictives au travail. ED 6147, 2013, 32 p.

## Sites web dédiés aux TPE

- ▼ Logiciel d'évaluation des risques - OIRA : <http://client.oiraproject.eu>
- ▼ <http://inrs.fr/trm>

## Normes

- ▼ NFX 35-109 – Ergonomie. Manutention manuelle de charge pour soulever, déplacer et pousser/tirer. Méthodologie d'analyse et valeurs seuils. Déc. 2009.
- ▼ NF EN 1005-2+A1 – Sécurité des machines. Performance physique humaine. Partie 2 : manutention manuelle de machines et d'éléments de machines. Nov. 2008.

## Réglementation

- ▼ Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (loi LOTI).
- ▼ Les opérations de chargement et de déchargement – Articles R. 4515-1 et suivants du code du travail.
- ▼ Voir contrats type édités au J.O. Décret n° 99-269 du 6/04/99.

# → ANNEXES



# ANNEXE 1 – Protocole de sécurité

## ➔ Rappel de la réglementation

Le protocole de sécurité (articles R. 4515-1 à 11 du code du travail) est un plan de prévention simplifié qui permet de définir les règles de coordination et de prévention à mettre en place et à respecter pour toute action de chargement et de déchargement de marchandises, livrées dans une entreprise d'accueil<sup>(6)</sup> par un véhicule de transport.

Le principe posé est la prévention des accidents du travail induits par ces activités en :

- ▼ décrivant les activités et les moyens utilisés,
- ▼ évaluant les risques générés par le chargement/déchargement<sup>(7)</sup> des marchandises,
- ▼ échangeant des informations entre les entreprises concernées,
- ▼ coordonnant des mesures de prévention.

Il est formalisé par écrit sous forme de document papier, consignes, affiches...

## ➔ Informations à échanger entre l'entreprise de transport et l'entreprise d'accueil pour permettre l'établissement du protocole de sécurité

### Entreprise d'accueil

- ▼ Les consignes de sécurité.
- ▼ Les lieux de livraison ou de prise en charge.
- ▼ Les modalités d'accès et de stationnement aux postes de chargement ou de déchargement.
- ▼ Un plan et les consignes de circulation.
- ▼ Les matériels et engins de manutention utilisés.
- ▼ Les moyens de secours en cas d'accident.
- ▼ L'identité du responsable désigné (n° de téléphone et nom).
- ▼ Signalisation des situations de co-activité.

### Entreprise de transport

- ▼ Les caractéristiques, aménagements et équipements du véhicule.
- ▼ La nature et le conditionnement de la marchandise.
- ▼ Les précautions ou sujétions particulières liées aux produits transportés.

**Définition de mesure de prévention  
pour les phases de chargement et de déchargement  
des marchandises transportées**

6. Opération de chargement/déchargement: activité de mise en place/retrait de marchandises dans un véhicule de transport routier (poids lourds, véhicule utilitaire...).

7. Entreprise d'accueil: toute entreprise qui réceptionne un véhicule de transport.

## ANNEXE 2 – Risque routier

Les conducteurs routiers professionnels sont plus exposés aux accidents de la route que d'autres professions, vu le temps passé au volant.

Prévenir le risque routier professionnel consiste à agir sur :

- ▼ les déplacements : organisation en amont...
- ▼ les véhicules : choix de véhicules appropriés, en bon état, sûrs...
- ▼ les communications lors des déplacements : instauration d'un protocole,
- ▼ les compétences : formation initiale et complémentaire.

### ➔ Organisation des déplacements

La gestion et la programmation globale des déplacements par l'entreprise (dans le temps, la durée...) sont un des points clefs de la réduction du risque routier.

Tout déplacement se prépare depuis l'entreprise, et non au dernier moment, sur la route... Il est nécessaire d'organiser au sein même de l'entreprise la prise des rendez-vous, la planification des tournées, le choix des itinéraires, l'appréciation des distances parcourues, le respect des temps de pause, la gestion des urgences et des retards. De même, la planification des déplacements doit se faire en tenant compte de la fatigue résultant de l'ensemble des tâches affectées au conducteur (chargement, déchargement, conduite...)

Réduire l'exposition au risque routier lors de déplacements, c'est :

- ▼ limiter des distances quotidiennes parcourues ou de la durée de conduite, de jour comme de nuit. Il faut notamment penser à respecter les prescriptions réglementaires des temps de conduite et des temps de pause, et les temps de récupération nécessaires pour limiter la fatigue lors de la conduite,
- ▼ planifier et rationaliser des déplacements longs,
- ▼ préconiser autant que possible l'usage de l'autoroute : ce réseau est en effet beaucoup plus sûr que les voies nationales ou départementales,
- ▼ respecter les règles du Code de la route.

Une telle réflexion peut être menée en collaboration avec des clients et/ou des fournisseurs habituels. Une démarche conjointe de prévention du risque routier permet :

- ▼ d'optimiser l'organisation des tournées (importance du rôle du service en charge de la régulation pour mieux comprendre l'urgence exprimée par le client avant de la répercuter),
- ▼ de prendre en compte la sécurité dans la négociation des délais de livraison,
- ▼ de mieux coordonner les tâches pour le retrait ou la livraison de marchandises.



## ➔ Véhicule adapté

Au moment de l'achat ou de la location d'un véhicule, il faut s'assurer que celui-ci est doté des meilleurs équipements de sécurité et d'aide à la conduite existants (système de freinage par assistance électronique, airbags, ESP, sellette de sécurité par exemple...).

Un contrôle de l'état et un entretien régulier des véhicules contribuent à limiter les risques d'accidents sur la route et participent à la sécurité des salariés.

Les entreprises doivent mettre en place une organisation permettant le maintien en bon état de maintenance des véhicules :

- ▼ désignation d'un responsable du parc,
- ▼ planification des entretiens des véhicules,
- ▼ mise en place d'un carnet d'entretien pour chaque véhicule à la disposition du conducteur pour permettre la traçabilité de l'état du véhicule.

Les conducteurs doivent être encouragés à signaler tout dysfonctionnement. Pour être efficace, cette remontée d'informations doit être organisée et formalisée selon un circuit établi (fiches d'observations, demandes d'interventions...). Les règles d'entretien doivent être définies par l'entreprise. La périodicité des contrôles doit être adaptée aux conditions d'utilisation des véhicules et aux préconisations du constructeur.



## ➔ Communication

Téléphoner au volant déconcentre le conducteur et le détourne de sa tâche de conduite. De nombreuses études montrent que téléphoner en conduisant accroît les risques d'accident, y compris avec un kit « mains libres ». Il est donc recommandé aux entreprises de proscrire l'utilisation du téléphone au volant d'un véhicule, quel que soit le dispositif technique utilisé.

Il est nécessaire d'instaurer un protocole de communication qui permette aux conducteurs de rester en liaison avec leur entreprise et leurs clients, sans mettre en danger leur sécurité sur la route. Ce protocole doit répondre aux besoins de l'entreprise tout en accordant la priorité à la sécurité du salarié. Il permet de préciser dans quelles conditions ce dernier devra utiliser son téléphone portable lorsqu'il est en mission, par exemple :

- ▼ communications quand le véhicule est à l'arrêt uniquement,
- ▼ renvoi automatique des appels,
- ▼ fixation des plages d'appels sur les temps de pause de conduite.

## ➔ Compétences

Les poids lourds peuvent avoir des caractéristiques très variables et nécessitent l'acquisition ou la maîtrise de compétences spécifiques.

Les entreprises doivent mettre en place une formation complémentaire des Formation initiale minimale obligatoire (FIMO) et Formation continue obligatoire (FCO) correspondant à la prise en main du véhicule et de toutes les options présentes sur le véhicule. Elles pourront s'aider pour cela des notices d'instruction fournies par le fabricant.

Ceci s'intégrera dans un dispositif permettant un suivi régulier et une mise à jour des qualifications des salariés, en fonction de l'évolution du parc de véhicule.

# ANNEXE 3 – Risque lié aux chutes de hauteur

## ➔ Définition

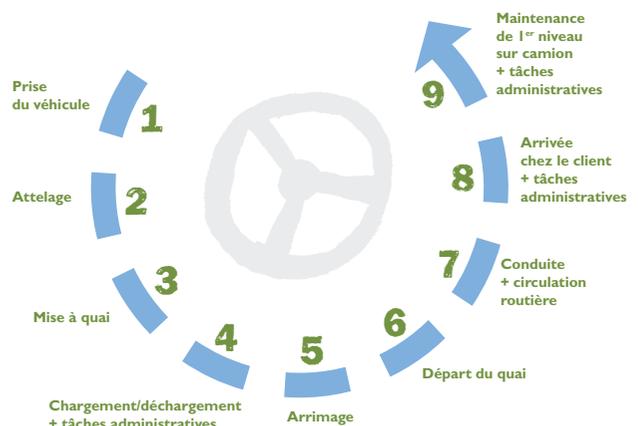
On entend par « chutes de hauteur », toute perte d'équilibre, tout entraînement vers le sol se produisant dans un environnement avec dénivellation. Les situations de travail avec dénivellation nécessitent l'utilisation de moyens d'accès sécurisés.

## ➔ Constat

22 % des accidents (avec arrêt de travail) du transport routier de marchandises.

## ➔ Où trouve-t-on les risques liés aux chutes de hauteur ?

Dans toutes les phases de travail.



## ➔ Exemples de causes de chutes de hauteurs

Liées aux matières transportées	Liées à l'organisation	Liées aux relations avec le client	Liées à la structure d'accueil
<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Instabilité du chargement causé par un conditionnement non optimal.</li> <li>▼ Réalisation d'arrimage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Attente à quai, mettant en péril le respect des horaires pour les clients suivants : le conducteur agit dans la précipitation.</li> <li>▼ Utilisation inadéquate du hayon.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Le conducteur peut être amené à accepter les exigences du client et faire du chargement/déchargement non prévu : <ul style="list-style-type: none"> <li>• non-spécification des rôles,</li> <li>• non-respect des missions de chacun.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Obstruction des moyens d'accès aux quais.</li> <li>▼ Moyens d'accès aux quais insuffisants.</li> <li>▼ Quais non sécurisés.</li> </ul>

# ANNEXE 4 – Risque lié aux accidents de plain-pied

## ➔ Définition

On entend par accident de plain-pied, les accidents déclenchés par une perturbation d'équilibre de la victime. Ces pertes d'équilibre surviennent sur des surfaces ne présentant aucune rupture de niveau (planes).

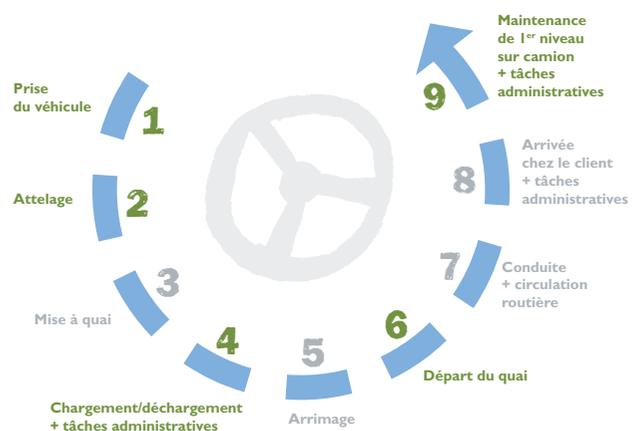
Les accidents de plain-pied peuvent se produire sur des surfaces glissantes, irrégulières ou encombrées d'objets au sol...

## ➔ Constat

**21 %** des accidents (avec arrêt de travail) du transport routier de marchandises.

## ➔ Où trouve-t-on les risques liés aux accidents de plain-pied ?

Principalement dans les phases de travail 1, 2, 4, 6, 9.



## ➔ Exemples de causes d'accidents de plain-pied

Liées aux matières transportées	Liées à l'organisation	Liées aux relations avec le client	Liées à la structure d'accueil
<ul style="list-style-type: none"> <li>Marchandises au sol.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Allées de circulation encombrées.</li> <li>Attente à quai, mettant en péril le respect des horaires pour les clients suivants: le conducteur agit dans la précipitation.</li> <li>Flux véhicules/piétons non séparés.</li> <li>Surfaces de déplacement du conducteur (plancher, hayon...) non entretenues.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le conducteur peut être amené à accepter les exigences du client et faire du chargement/déchargement non prévu :               <ul style="list-style-type: none"> <li>non-spécification des rôles,</li> <li>non-respect des missions de chacun.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sol en mauvais état.</li> <li>Mauvais éclairage.</li> </ul>

# ANNEXE 5 – Risque lié aux manutentions manuelles

## ➔ Définition

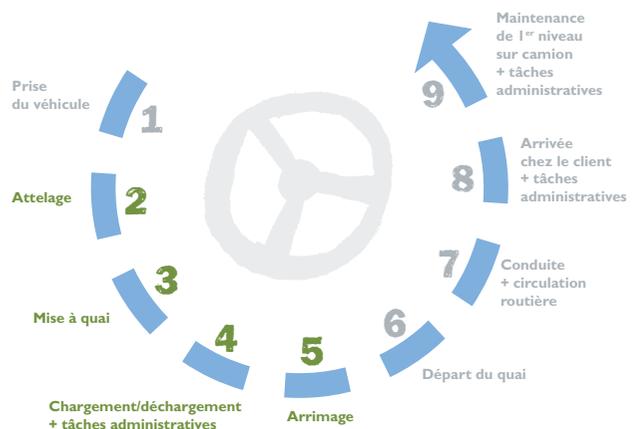
On entend par « manutention manuelle » le levage, le port, le maintien, le déplacement de charges, ainsi que les efforts exercés sur les matériels (ex : sellette) et les appareils (exemple : transpalette manuel).

## ➔ Constat

**32%** des accidents (avec arrêt de travail) du transport routier de marchandises.

## ➔ Où trouve-t-on les risques liés aux manutentions manuelles ?

Dans les phases de travail 2, 3, 4 et 5.



## ➔ Exemples de causes d'accidents lors des manutentions manuelles

Liées aux matières transportées	Liées à l'organisation	Liées aux relations avec le client	Liées à la structure d'accueil
<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Diversité des marchandises.</li> <li>▼ Absence d'outils de manutention adaptés ou outils inadaptés (nécessité de fournir des efforts importants).</li> <li>▼ Pour les conducteurs de longue distance, position assise statique prolongée.</li> <li>▼ Pour les conducteurs régionaux, multiplication du nombre de manutentions.</li> <li>▼ Instabilité du chargement causée par un conditionnement non optimal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Attente à quai, mettant en péril le respect des horaires pour les clients suivants : le chargement/déchargement se fait dans l'urgence.</li> <li>▼ Indisponibilité du matériel de manutention mécanique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Le conducteur est l'intermédiaire entre le client et l'employeur : il peut être amené à accepter les exigences du client et faire du chargement/déchargement non prévu.</li> <li>▼ Le conducteur doit s'adapter aux horaires du client.</li> <li>▼ En fonction des aléas rencontrés dans le suivi des tournées, le conducteur réorganise son chargement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Le conducteur peut avoir à manutentionner dans des entrepôts encombrés, des quais en mauvais état...</li> <li>▼ Présence de marches rendant impossible l'utilisation des moyens de manutention prévus.</li> </ul>

# ANNEXE 6 – Risque lié à la manutention mécanique

## ➔ Définition

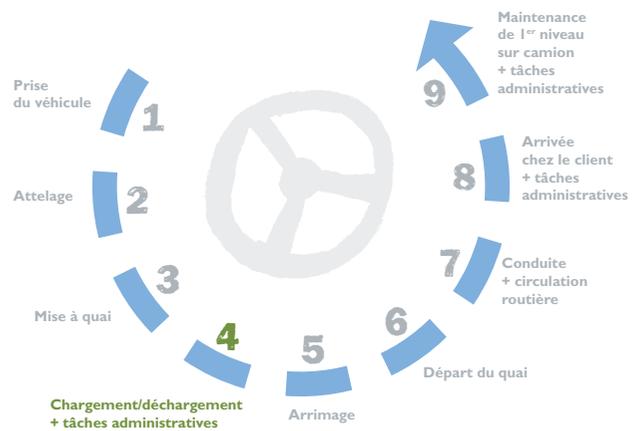
On entend par « accident lié à la manutention mécanique », les accidents liés à la manutention des engins (collisions, écrasements, dérapages), ou à la charge manutentionnée (chute, heurts, renversement) ou au moyen de manutention (rupture, défaillance).

## ➔ Constat

10% des accidents (avec arrêt de travail) du transport routier de marchandises.

## ➔ Où trouve-t-on les risques liés à la manutentions mécanique ?

Dans la phase de travail 4.



## ➔ Exemples de causes d'accidents liés à la manutention mécanique

Liées aux matières transportées	Liées à l'organisation	Liées aux relations avec le client	Liées à la structure d'accueil
<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Charge instable.</li> <li>▼ Charge trop lourde.</li> <li>▼ Charge mal conditionnée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Croisement des flux de chariots élévateurs/transpalette.</li> <li>▼ Conducteur non formé à l'utilisation d'un chariot élévateur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Le client demande au conducteur d'effectuer le chargement et lui fournit un matériel inadapté ou en mauvais état.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Sol en mauvais état.</li> <li>▼ Zones exigües.</li> <li>▼ Coactivité avec d'autres engins et piétons.</li> </ul>

Pour obtenir en prêt les audiovisuels et multimédias et 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  
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  
fax 05 57 57 70 04  
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 76  
offredoc@carsat-auvergne.fr  
www.carsat-auvergne.fr

### Carsat BOURGOGNE et FRANCHE-COMTE

(21 Côte-d'Or, 25 Doubs,  
39 Jura, 58 Nièvre,  
70 Haute-Saône,  
71 Saône-et-Loire, 89 Yonne,  
90 Territoire de Belfort)  
ZAE Cap-Nord, 38 rue de Cracovie  
21044 Dijon cedex  
tél. 03 80 70 51 32  
fax 03 80 70 52 89  
prevention@carsat-bfc.fr  
www.carsat-bfc.fr

### CGSS GUADELOUPE

Immeuble CGRR, Rue Paul-Lacavé, 97110 Pointe-à-Pitre  
tél. 05 90 21 46 00 – fax 05 90 21 46 13  
lina.palmont@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

### Carsat BRETAGNE

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

### Carsat CENTRE

(18 Cher, 28 Eure-et-Loir, 36 Indre,  
37 Indre-et-Loire, 41 Loir-et-Cher, 45 Loiret)  
36 rue Xaintrailles  
45033 Orléans cedex 1  
tél. 02 38 81 50 00  
fax 02 38 79 70 29  
prev@carsat-centre.fr  
www.carsat-centre.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  
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, 2022 X  
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 5  
tél. 04 91 85 85 36  
fax 04 91 85 75 66  
documentation.prevention@carsat-sudest.fr  
www.carsat-sudest.fr

### CGSS LA RÉUNION

4 boulevard Doret, 97704 Saint-Denis Messag cedex 9  
tél. 02 62 90 47 00 – fax 02 62 90 47 01  
prevention@cgss-reunion.fr

### CGSS MARTINIQUE

Quartier Place-d'Armes, 97210 Le Lamentin cedex 2  
tél. 05 96 66 51 31 et 05 96 66 51 32 – fax 05 96 51 81 54  
prevention972@cgss-martinique.fr  
www.cgss-martinique.fr

Ce guide a été élaboré avec la participation de professionnels et traite des risques encourus par les conducteurs.

Il a pour objectif d'accompagner les chefs d'entreprises de transport routier de marchandises (TRM), dans une démarche d'évaluation des risques professionnels. Aussi, trouveront-ils rassemblées ici les informations suivantes :

- un diagramme de l'activité,
- une manière de quantifier les risques,
- un tableau reprenant pour chaque phase de l'activité :
  - la description des différentes tâches effectuées,
  - la cotation des risques retenue pour permettre d'établir un plan d'actions,
  - des exemples de bonnes pratiques.

Par ailleurs, les fiches thématiques détaillant certains risques, en annexes, permettent de mieux appréhender ce qu'est la prévention des risques professionnels suivant l'activité concernée.



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](mailto:info@inrs.fr)

#### Édition INRS ED 6095

1<sup>re</sup> édition (2011) • mise à jour avril 2016 • 3 000 ex. • ISBN 978-2-7389-1932-8

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

[www.inrs.fr](http://www.inrs.fr)

YouTube

