

# info **sécurité**

JUIN 2013

Carsat Retraite & Santé au travail  
Normandie

fnade  
NORMANDIE

Fédération Nationale des Activités de la Dépollution et de l'Environnement

des **bonnes pratiques**  
pour prévenir les risques dans le métier  
de la collecte des déchets ménagers



**Edito** Le présent numéro de notre lettre consacre son dossier central aux risques routiers, un enjeu majeur pour les acteurs de la collecte des déchets ménagers, qui ne peuvent s'affranchir d'une activité de transport dont ils doivent adopter les règles.

## « Faire évoluer pratiques et matériels pour plus de sécurité »



PAR HUBERT GRANGÉ,  
Groupe de Travail  
Sécurité Collecte  
& Logistique, FNADE

Dans le cadre du groupe sécurité, nous réalisons régulièrement un état des accidents de façon à en déterminer les causes, au mieux des éléments qui nous sont reportés, qu'elles soient d'origine matérielle, organisationnelle ou liées au comportement humain. Cette analyse continue nourrit notre action. Actuellement, nous encourageons les mesures visant à améliorer la visibilité des véhicules ; il y a encore du chemin à faire en la matière. Sur le plan organisationnel, il faut impérativement assurer un lavage régulier des véhicules : on voit encore trop fréquemment des bennes dont la signalisation arrière est altérée par la saleté déposée. Sur le plan matériel, nous préconisons une peinture des bennes de couleur claire ainsi que la mise en place des bandes rétro réfléchissantes latérales et arrières, conformément à la nouvelle réglementation dite ECE 104. Par ailleurs, nous alertons nos membres sur le contrôle des surcharges. Facteur aggravant d'accidents (basculement, renversement de véhicules, mauvais freinage), elles sont souvent liées à l'organisation de l'exploitation, avec des tournées mal dimensionnées, ou établies sur la base de seuls critères éco-

nomiques. C'est une pratique, à l'instar du fini-parti, à oublier. Le changement peut efficacement être accompagné par la mise en place d'un système de contrôle de charge. C'est le cas en Grande-Bretagne, où tous les véhicules sont équipés d'un limiteur de charge qui alerte le conducteur dès que la charge maximale est approchée et optionnellement bloque la pelle de compaction. La FNADE œuvre pour généraliser un tel équipement afin qu'aucun exploitant ne puisse prétendre ignorer le problème. C'est en appliquant de telles « règles du jeu » communes, que nous ferons évoluer les standards de la profession vers un meilleur service dans les meilleures conditions de sécurité pour le personnel et pour les riverains.



La visibilité des bennes reste un enjeu majeur : attention à la propreté des véhicules et à leur conformité à la réglementation « éclairage et signalisation »



### La norme harmonisée prescrit la mise en place d'un indicateur de charge

Un amendement à la norme harmonisée EN 1501-01, acté en mars 2013, stipulera prochainement la présence recommandée d'un dispositif indicateur de charge par essieu consultable en cabine pour le conducteur. Sans être obligatoire, cette prescription posera le caractère opposable de cette recommandation en cas d'accident ayant lieu lors d'une anomalie de charge.

# Les risques routiers

Source des accidents les plus graves, parfois mortels, les risques routiers doivent rester au premier plan des préoccupations des opérateurs de collecte et une priorité dans leurs efforts de prévention. Sur le terrain, faire appliquer la réglementation et les règles fondamentales de sécurité suppose une implication à 100 % du personnel d'encadrement. Revue de détails des pratiques à suivre.

## > Visibilité des véhicules et des hommes



Voir et être vu : l'éclairage de travail arrière, obligatoire selon la norme EN 1501-1, peut être utilement complété par un éclairage latéral droit afin de répondre aux obligations d'éclairage de la zone de travail.

Les véhicules de collecte sont soumis selon le code de la route à des obligations de signalisation destinées à en assurer la visibilité (gyrophare et feux à éclats orange visibles à 360°, bandes réfléchissantes à chevrons alternés). De plus, des feux de pré-signalisation « chantier mobile » tri-flash (triangle AK5 ou rampe assimilée) adaptés aux véhicules de collecte de déchets, doivent être envisagés en fonction des risques identifiés sur des tournées spécifiques. De même, la signalisation complémentaire rétro-réfléchissante obligatoire pour certains poids lourds<sup>1</sup>, est recommandée en post-équipement sur les bennes à ordures ménagères. Enfin, les opérateurs doivent être pourvus d'équipements de protection individuelle (EPI), notamment de vêtements à haute visibilité de classe II.

<sup>1</sup> Arrêté du 16 juillet 1954 modifié le 16 juillet 2012 relatif à l'éclairage et la signalisation des véhicules conformément au règlement n° 104 - dit « ECE 104 » - annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958

## > Contrôle des surcharges

La surcharge est un facteur aggravant de risque identifié par le code de la route et le code du travail. La responsabilité de l'opérateur peut donc être engagée en cas d'accident si aucune preuve de mesure préventive ne peut être apportée. Il en est de même de la responsabilité du donneur d'ordre s'il contribue à tolérer, voire à stimuler la situation de travail en surcharge.

La R437 encourage les donneurs d'ordres à prévoir le contrôle de surcharge dans leur cahier des charges et à assortir tout dépassement de pénalités. Elle recommande la mise en place sur les bennes d'indicateurs de charge. Cet équipement permet

de déterminer le poids des déchets chargés afin de déclencher une alerte visuelle ou sonore en cabine lorsque le poids maximal est approché. Il peut également générer le blocage de la pelle de compression. Il est d'autant plus nécessaire qu'il est de plus en plus difficile de maîtriser le poids des déchets à charger par tournée, leur densité pouvant varier selon les flux ou les périodes de l'année.

En complément de la mise en place d'un indicateur de charge sur les véhicules de collecte, l'exploitation doit s'astreindre à un suivi rigoureux des bons de pesées. En cas de surcharge, une analyse doit être menée pour en

déterminer les causes. Cette étude permet de déterminer le point de la tournée à partir duquel déclencher le vidage pour éviter la surcharge. Alternativement, elle permet de mettre en évidence un manque d'optimisation du circuit de collecte : il est alors nécessaire de modifier en profondeur la tournée pour satisfaire aux impératifs de sécurité.



# j'en parle et j'agis

## Solutions prévention

### > La CREA contrôle des surcharges

Dans le cadre du marché en cours, la CREA a mis en place des outils de suivi et de contrôle des surcharges. Outre l'équipement des véhicules de collecte d'indicateurs de charge, la collectivité a instauré un tableau de suivi traçant les poids de chaque véhicule sur chacune des tournées, sur la base des pesées à l'exutoire. Ce tableau est renseigné de la même façon par la régie de collecte et les prestataires titulaires du marché, COVED et VEOLIA PROPRETE. Les équipages concernés par des dépassements récurrents de charge sont identifiés, sensibilisés à cette contrainte et les circuits sont adaptés le cas échéant. Les opérateurs disposent au fil des mois de la courbe des surcharges. C'est la collecte des déchets verts qui s'avère la plus concernée par ces écarts, notamment en épisode pluvieux. « S'astreindre à suivre les charges de chaque véhicule permet de poser les choses » indique Yannick HOARAU, responsable du service de collecte prestataires. « On peut alors définir les moyens d'action ». Partagé avec les deux opérateurs privés à l'occasion des réunions mensuelles individuelles, le tableau est véritablement discuté lors des réunions trimestrielles consacrées à la sécurité, avec la présence occasionnelle de la CARSAT. Le dialogue qui s'établit alors permet d'analyser les causes et rechercher conjointement les meilleures actions correctives. « S'il n'y a pas de solution miracle, la rigueur que le système impose en termes d'exploitation et de sensibilisation des équipages, porte ses fruits : les surcharges massives ont été éradiquées et la courbe est sur la bonne pente » conclut Yannick Hoarau.

CONTACT YANNICK HOARAU | [yannick.hoarau@la-crea.fr](mailto:yannick.hoarau@la-crea.fr)

### > Le suivi des surcharges est désormais affiché

«Un panel d'outils a été mis en place pour graduellement modifier les pratiques ancrées » explique Sylvène Bottais, chef d'exploitation COVED. Plusieurs quarts d'heure sécurité et des supports de communication ont été réalisés pour sensibiliser au problème des surcharges. Les chefs d'équipes sur le terrain sont mobilisés pour faire respecter les consignes. En cas de dépassement important avéré, l'équipage est convoqué. « Je me charge de recevoir les équipages afin de leur rappeler les consignes à suivre » indique Sylvène Bottais. « En cas de récidive, je leur fais signer une fiche événement. Sans aller au-delà dans la sanction, c'est déjà très efficace. » De fait, l'objectif est de valoriser les bonnes pratiques sans stigmatiser les mauvais élèves. « Nous nous efforçons de renouveler les outils. Ainsi, nous tamponnons aujourd'hui les feuilles de tournée en rouge s'il y a eu surcharge. Nous avons également comme projet d'afficher un tableau des tournées avec des smileys « sourire » pour valoriser ceux qui gèrent convenablement la charge.»

CONTACT SYLVÈNE BOTTAIS COVED  
[sbottais@coved.fr](mailto:sbottais@coved.fr)

**Surcharges Interdites**

Moins de Surcharges  
=  
Moins de risque  
d'accidents

Une surcharge  
=  
Une Amende de  
90€, 135€ ou  
375€

Code de la Route : Article R312-1 :  
Un Véhicule en surcharge encourt une amende de  
classe 4 et une immobilisation du véhicule

**SURCHARGE INTERDITE**

Même l'été les surcharges sont interdites !

Charge le camion à fond que j'aille bronzer !!!

Bon bah on va voter avec 10

On est déjà plein ! Si tu te fais contrôler tu vas devenir daver !

Attention aux risques encourus pour une surcharge

Amende de 4ème classe :  
90 €, 135 €, 375 €

### > Sensibilisation aux risques routiers



Intervention du capitaine de gendarmerie David Bême dans les locaux de Veolia Propreté à Caen, point d'orgue de la campagne d'information et de sensibilisation à la réglementation transport.

L'agence Veolia Propreté de Caen a mis en place une démarche de prévention des risques routiers co-pilotée par le pôle Gestion des risques de la Direction Régionale. Dans un premier temps, les salariés ont bénéficié d'une formation théorique sur cinq semaines consécutives dédiée à la réglementation transport, à raison d'instants sécurité de 20 à 30 minutes. Originalité de l'opération, cette formation a été suivie de l'intervention de gendarmes de l'escadron départemental de Sécurité routière (EDSR) du Calvados. S'appuyant sur des photos et sur les statistiques de l'accidentologie dans le Calvados, le capitaine David Bême a su intéresser son auditoire et engager le dialogue. Très appréciée, cette campagne d'information a vocation à être déployée sur d'autres agences, notamment en Seine Maritime.

CONTACT FRANÇOIS CAILLAUD  
[francois.caillaud@veolia.com](mailto:francois.caillaud@veolia.com)

### > Port de la ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité pour les conducteurs de poids lourds est obligatoire depuis 2003 (décret du 14 mai 2003 modifiant le code de la route). Le port de la ceinture de sécurité sauve des vies : eu égard au poids des véhicules, les risques de sorties de route et de basculement sont réels dès lors qu'un événement soudain intervient : déport d'un autre véhicule, traversée d'un piéton ou d'un animal... La ceinture de sécurité, au même titre que les EPI, fait partie des règles fondamentales de sécurité à appliquer sans restriction par les chauffeurs et par les ripeurs lors des hauts-le-pied.

## ➤ Respect des limitations de vitesse

80 km/heure est la limitation de vitesse pour les poids lourds sur les routes (hors routes prioritaires et auto-routes). Plusieurs équipements techniques permettent de contrôler le respect de cette réglementation.

### ➤ Le limiteur de vitesse

Les poids lourds doivent être équipés d'un limiteur de vitesse qui bride leur vitesse à 85 km/h, plus ou moins 5 km/h. Paramétré à 80 km/h, il garantit le respect de la limitation de vitesse. Attention cependant à vérifier que les véhicules ne soient pas débridés lors d'opérations de maintenance ou de contrôle périodique.

### ➤ Le chronotachygraphe

Depuis 2006, les chronotachygraphes numériques remplacent progressivement les chronotachygraphes analogiques. Bien que les véhicules de collecte soient hors champs d'application de l'obligation d'installation<sup>2</sup>,

80

il peut être utile de les en équiper. Le chronotachygraphe enregistre le temps des différentes activités du conducteur, les vitesses et distances parcourues, les régimes moteurs. C'est donc un instrument de contrôle pour l'exploitant qui peut vérifier a posteriori si le conducteur a respecté la limitation de vitesse. En cas de dépassement avéré, des mesures peuvent être prises en fonction de la gravité et de la fréquence des dépassements.

<sup>2</sup> Dérégulation confirmée par le décret n°2008-418 du 30 avril 2008.

### ➤ L'informatique embarquée

Afin de fonctionner en totale collaboration et avec toujours plus de transparence, opérateurs et collectivités donneurs d'ordre adoptent l'installation de systèmes informatiques embarqués sur les flottes de véhicules de collecte. Ils permettent de visualiser le déroulement de la collecte sur le terrain : les bennes sont géolocalisées, les horaires de passage ainsi que la nature et le lieu des événements de collecte sont enregistrés. Ces outils permettent accessoirement le contrôle ponctuel de la vitesse des véhicules ainsi que celui des courbes de charge (si présence d'équipement de pesée embarquée).

## DU NOUVEAU DANS LA NORMALISATION DES CONTENEURS



A des fins d'harmonisation à l'échelle européenne, la norme NF EN 840 évolue. Publiée en janvier 2013, la révision vise essentiellement à la suppression de la collerette forme C au profil carré. Seule la collerette forme A au profil en escalier (voir image) sera conservée après écoulement des stocks.

La FNADE publie à cette occasion une note détaillée<sup>3</sup> pointant la nécessité de s'assurer de l'adéquation entre le véhicule de collecte et les conteneurs, afin de garantir le verrouillage des bacs et d'éviter les risques de décrochage lors de la levée. Elle préconise les actions suivantes :

- Vérifier l'efficacité du dispositif de retenue en trémie avec tests sur bacs lestés.
- Régler ou mettre à niveau les lève-conteneurs pour les adapter à la nouvelle norme de collerette.

- Vérifier la présence et le bon fonctionnement d'un dispositif de détection des bacs 4 roues de façon à gérer la masse levée et à limiter la vitesse.

### ➤ Gérer le parc de bacs, un atout sécurité

Hautement recommandée par la R437, l'utilisation de conteneurs roulants normalisés est indispensable pour minimiser les risques de troubles musculo-squelettiques dont peuvent souffrir les opérateurs de collecte suite au port de charges manuel répété. C'est particulièrement vrai de la collecte des déchets ménagers résiduels, du verre, des papiers ou des déchets verts dont la densité est importante.

Les sacs, les poubelles sans roue ou autres caissettes sont définitivement à éradiquer pour ce type de déchets.

Nous conseillons vivement aux donneurs d'ordre de prendre en charge la dotation en conteneurs normalisés de façon à s'assurer de l'homogénéité du parc en place et de son entière compatibilité avec la flotte de véhicules de collecte utilisée sur son territoire.

**CONTACT FNADE**  
fnade@fnade.com

<sup>3</sup> Note « Evolution de la norme des bacs roulants : sécurité des collectes et patrimoine conteneurs - V2 2013 » disponible sur le site [www.fnade.org](http://www.fnade.org), rubrique Les publications / Matériels normes et réglementations.

Votre avis nous intéresse !

N'hésitez pas à nous faire remonter vos commentaires ou les sujets que vous voudriez voir traiter dans les prochains numéros de cette lettre : [fnade@agence-alchimie.fr](mailto:fnade@agence-alchimie.fr)

Lettre d'information gratuite émise par la Fnade et la CARSAT Normandie à destination des collectivités locales, donneurs d'ordre et prestataires en charge de la collecte des déchets ménagers, pour promouvoir la sécurité à travers l'échange de bonnes pratiques. Directeur de la publication : Christophe Schumer Président Fnade Normandie - Rédacteur en chef : Michel CHARVOLIN, Ingénieur Conseil, CARSAT Normandie, Comité de rédaction : Cécile SAUER, Marketing, Veolia Propreté Nord Normandie Marion Perdriau : Communication SITA Grand Ouest - Conception graphique : Alchimie (02 32 40 00 91) - Impression : CARSAT Normandie - crédits photo : COVED, FNADE, photothèque VEOLIA Nicolas VERCELLINO.