

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



PAR DOMINIQUE BURGESS,
Chargé de missions techniques,
FNADE France

Edito

La benne à ordures ménagères (BOM), assemblage modulaire d'un châssis, d'un caisson avec mécanisme de compression (ou compacteur) et d'un lève-conteneur, est l'équipement essentiel dans le métier de collecte de déchets ménagers et assimilés. Son adaptation progressive, sans remise en cause du concept global, en fait désormais un matériel complexe et générateur de risques. Afin d'optimiser l'ergonomie et la sécurité des BOM, un cadre normatif a été fixé.

La conformité des BOM est encadrée depuis 1993 par la directive machines (version en cours : la 2006/42/CE), directive européenne transposée en droit français par le code du travail. Cette directive a suscité dès 1998 l'édition de la norme dite-harmonisée EN 1501 dont le respect total vaut présomption de conformité. En dépit de cette norme, l'état du parc roulant en France est disparate : l'audit conduit en 2006 par le Ministère du Travail sur les matériels impliqués dans des accidents, a ainsi révélé de nombreux défauts de conformité, parfois à la source même des dégâts corporels. La plus grande vigilance est donc de mise : il est nécessaire de s'assurer que les véhicules acquis soient détenteurs d'une déclaration CE de conformité sérieuse : cette vérification relève en effet de la responsabilité de l'ache-

teur. C'est pourquoi la FNADE a édité en 2007 et révisé en 2011, un guide de vérification à la réception des BOM qui, outre une méthodologie de réception, de mise ou de remise en service après maintenance, rappelle les fondamentaux d'un cadre réglementaire et normatif complexe.

La conformité à la norme harmonisée est nécessaire mais elle reste, en l'état de la norme actuelle, insuffisante. Révisée jusqu'en 2010, et publiée à nouveau en 2011, la norme EN 1501-1 a fait l'objet d'une objection formelle de la part du Ministère du Travail français, soutenue par la FNADE et la FAMAD qui en dénoncent les approximations voire les reculs. L'un des points clé concerne les spécifications liées aux marchepieds, trop imprécises pour offrir une réponse au manque de sécurité des marchepieds pliables ou trop étroits, ainsi qu'au manque de fiabilité des détecteurs de présence. L'absence de système contre les surcharges est aussi un point dégradant la sécurité au travail et sur la route.

L'ensemble des positions techniques de la France seront présentées à la commission européenne de normalisation en juillet prochain. Dans l'attente d'un accord sur la révision et en l'absence de norme harmonisée reconnue, un surcroît de vigilance sur les achats de matériel est donc préconisé.

Les incivilités qui gênent la collecte

Terrasse de restaurant ou de café empiétant sur la chaussée, véhicules mal stationnés, piétons intrépides... Les incivilités gênent la collecte et obligent parfois les équipages à transgresser les règles de sécurité, par exemple en effectuant une longue marche arrière parce que la voie est bloquée par un véhicule. Ces pratiques ne sont pas une fatalité : nous encourageons les pouvoirs publics locaux à veiller au respect d'un aménagement urbain compatible avec la collecte ainsi qu'au respect des règles de civisme de la part de leurs administrés.



En savoir plus : <http://www.fnade.org>, rubrique Les publications/ Matériel, normes et réglementations. Documents accessibles également depuis la page d'accueil du site <http://www.famad.fr>.

Véhicules de collecte : vers



« Dans la cabine de mon véhicule, j'ai une bonne visibilité en tous points : la caméra pour suivre les ripeurs à l'arrière, l'éclairage du tableau de bord et des commandes. Les pare-soleil descendant bas et sont efficaces. C'est moins fatigant ! »

Jean-Pierre LOYER, chauffeur SITA

La R437 requiert que les véhicules de collecte soient conformes à la norme NF EN 1501. Au-delà de cette conformité, elle liste les équipements nécessaires pour assurer la sécurité et préserver la santé des opérateurs de collecte. Elle préconise également de veiller à l'implantation ergonomique des équipements rapportés (moniteurs de contrôle par exemple). De fait, l'actualité récente a démontré que des accidents graves d'autocar auraient été provoqués par une perte de contrôle du véhicule lors de manipulation d'équipement éloigné du volant.



« Le gros avantage de la cabine basse est la facilité de montée et descente. Idéale pour le haut-le-pied, elle limite les chutes. La portière passager s'ouvre en deux pans, une sécurité supplémentaire pour les collectes en ville notamment ».

Thierry LEPINAY, superviseur de collecte SITA

> Boîte de vitesse automatique

Elle apporte un confort au chauffeur et limite les émissions de gaz à effet de serre en évitant les hausses brutales de régime moteur.



> Rétroviseurs dégivrants à réglage électrique

Indispensable pour des véhicules opérant de nuit ou au petit matin en période de froid ou d'humidité importante. Cet équipement diminue les risques de collision par manque de visibilité latérale et arrière.

> Climatisation

La climatisation est nécessaire pour éviter toute perte de vigilance en cas de conduite par temps chaud.



> Sièges favorisant la prévention des troubles dorsolombaires

Les longues heures de conduite des chauffeurs impliquent qu'ils disposent de sièges confortables, dont les réglages permettent l'adaptation à chaque morphologie.



> Trousse de premier secours en cabine

Équipement indispensable pour apporter les premiers soins en cas de malaises ou de lésions.



> Coffres de rangement (EPI, effets personnels,...)

Des dispositifs de rangement suffisants et pratiques permettent de s'assurer que l'équipe dispose à bord de tous les équipements nécessaires.

davantage de sécurité et de confort



« Les anciens véhicules avaient peu de suspension et étaient bruyants. Les nouveaux ont une meilleure visibilité par rapport à l'habitacle et aux ripeurs, il a moins d'à-coup et plus d'amortis, l'insonorisation est meilleure dans la cabine et à l'extérieur, la conduite est plus douce, nous avons une meilleure anticipation, il y a un confort de route et moins de fatigue physique. »
Stéphane GOUJARD, chauffeur COVED

> Indicateur de surcharge

La surcharge du caisson est source de nombreux accidents de la route. Elle augmente les distances de freinage et dégrade la réaction du véhicule aux aléas de la route. L'indicateur de surcharge permet de cesser la collecte lorsque la charge limite est atteinte.



« L'assise de mon véhicule est sur coussin d'air et non pas sur ressort. Cela amortit les chocs et je ne sens pas de secousses. Je l'ai adapté à ma physionomie en hauteur, en inclinaison, de même que j'ai personnalisé également la position de mon volant. C'est confortable »

Samuel le Houx,
chauffeur, SITA

> Double signalisation par feux arrière en partie basse et haute

Cette signalisation renforce la visibilité de la benne. En outre, un éclairage LED arrière et latéral permet d'optimiser l'éclairage du poste de travail du ripeur pour plus de confort et de sécurité.



> Dispositif de contrôle de présence des ripeurs sur le marchepied

Ce dispositif permet d'interdire la conduite à plus de 30 km/heure et les marches-arrière en présence de ripeur sur le marchepied



> Moyen de communication

Un défaut de communication entre chauffeur et ripeur peut être à l'origine d'accidents. Un moyen de communication entre le poste arrière et la cabine permet d'assurer la possibilité d'un dialogue à tout moment.

> Ergonomie du poste de travail : bilan de l'étude Veolia Propreté

La Direction Achats de Veolia Propreté a, dans le cadre d'un groupe de travail, procédé à l'analyse ergonomique des cabines d'une douzaine de châssis proposés par les constructeurs européens. Evaluée sur près de 60 critères de conformité aux recommandations R437 et à des critères métiers, chaque cabine a fait l'objet d'une appréciation qualitative détaillée.

« L'analyse a permis de mettre en évidence des stratégies différentes selon les constructeurs. Alors que certains tentent d'imposer au plus grand nombre des dispositifs industrialisés en grande série, d'autres se montrent davantage à l'écoute des besoins de la profession », indique Carl Cerqueira, responsable QHSE Veolia Propreté Nord Normandie. « Au final, certains critères s'avèrent discriminants tels que le nombre de marches et l'accessibilité des commandes. Cette étude a également permis de mettre en évidence de véritables défauts de conception : par exemple, sur certains modèles, la vision antéviseur est cachée par les pare-soleils lorsque ces derniers sont abaissés ! »

Les critères de notation sélectionnés par Veolia Propreté :

- **Cabine** : notation des systèmes d'insonorisation, de filtrage de l'air, de chauffage, et de climatisation ; qualification de la luminosité, de la visibilité panoramique, de la visibilité de tableau de bord. Dimensions de la cabine.
- **Accessibilité** : hauteur sol/seuil, ergonomie des marches et poignées (hauteur, matière, qualité antidérapante), facilité de descente de cabine.
- **Confort d'assise** : confort et système de réglage des sièges chauffeur et passagers.
- **Poste de conduite** : accessibilité des commandes, qualité de la direction, lisibilité de la planche de bord, connectivité Bluetooth, commande radio au volant, présence et efficacité des pare-soleil (pare-brise et vitres latérales), rétroviseurs à commande et dégivrage électriques, réglages du volant en hauteur et profondeur, suspensions de cabine.
- **Présence de rangements** satisfaisants, chauffeur et passagers.
- **Sécurité passive** : airbag, ceintures de sécurité 3 points sur l'ensemble des sièges.

Contact information :

CARL CERQUEIRA
carl.cerqueira@veolia-proprete.fr

De bonnes pratiques pour le lavage des BOM

Le poste de lavage des véhicules doit être ergonomique et conçu pour minimiser les risques (chutes, lésions des membres,...). Cette préoccupation se traduit sur le terrain par la mise en place de solutions innovantes. Des exemples à suivre illustrés ici par le cas du site d'Arçonnay, SITA Grand Ouest.



Entièrement cimentée et délimitée par deux murs de parpaings rehaussés de filets, l'aire de lavage est un espace dédié, sans risque de co-activité. Les filets consignent les éclaboussures dans la zone évitant les projections vers les camions en débâchage situés à proximité. Ils protègent également du vent.

Les lances sont positionnées à hauteur d'homme de chaque côté du véhicule sur un support. Elles sont fixées sur des rails coulissants permettant d'accompagner les déplacements arrière et avant du véhicule. Deux opérateurs (chauffeurs et ripeurs) actionnent ainsi les lances, chacun dédié à un côté du véhicule.

« Nous avons utilisé un ancien caisson frigorifique hermétique pour entreposer nos deux nettoyeurs à haute pression : cela évite sur-chauffe et gel. Nos lances sont à puissance réglable et se coupent automatiquement au bout de 90 secondes lorsque l'on ne les actionne plus ».

Samuel le Houx, chauffeur SITA



Guillaume Charpentier, chauffeur SITA, sur la piste de lavage

« Nous n'avons plus besoin de tirer fortement sur des dérouleurs pour dégager la longueur de tuyau nécessaire et plus besoin de se baisser. Nous décrochons la lance et les rails nous avancent ou reculent les tuyaux : plus besoin de forcer »

Guillaume Charpentier, chauffeur SITA



Déchets diffus spécifiques (DDS) : édition de la brochure INRS ED 6121

Cette brochure s'adresse aux acteurs impliqués dans la filière déchets diffus spéci-

ifiques (DDS). Déchets de produits chimiques produits par les ménages, les DDS peuvent présenter des risques pour la santé et l'environnement : acides, soude, ammoniac, combustibles, biocides ménagers, engrais et phytosanitaires ménagers, ... Le document a pour objectif d'aider les entreprises prestataires ainsi que les collectivités territoriales et leurs établissements publics

de coopération intercommunale (EPCI) dans le repérage de leurs risques professionnels. Il présente les principales situations à risque et propose des préconisations pour réduire ces risques.

En savoir plus : la brochure est accessible en ligne sur le site de l'INRS, à la rubrique médiathèque

<http://www.inrs.fr/accueil/produits/mediatheque/doc/publications.html?refINRS=ED%206121>

Votre collectivité a mis en place une action de prévention particulière ? Vous souhaitez rebondir sur un sujet ?

Faites nous partager votre expérience, vos difficultés, renvoyez nous des exemples d'actions que vous aimeriez voir apparaître dans le prochain numéro de notre lettre : 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 Françoise Lebocey : Communication SITA Grand Ouest - Conception graphique : Alchimie (02 32 40 00 91) - Impression : CARSAT Normandie - crédits photo : COVED, SITA, VEOLIA PROPRETÉ.