

## Recommandation visant à prévenir les risques dus aux moyens de manutentions électriques à conducteur accompagnant

Recommandation aux entreprises relevant des Comités techniques nationaux des Industries des Transports et de la Manutention et des Commerces de l'Alimentation adoptée les 27 mai et 21 octobre 1993.

### Préambule

Les moyens de manutention électriques à conducteur accompagnant tels que les transpalettes ou les gerbeurs élévateurs sont à l'origine de nombreux accidents quand ils ne sont pas choisis ou utilisés à bon escient. Les principaux accidents recensés sont les suivants :

a) Coincement ou écrasement d'une partie du corps de l'opérateur :

- lors d'un démarrage intempestif ou lors d'une accélération brutale de l'engin,
- lors de manœuvres dans des allées trop étroites ou dans des rampes,
- lors du basculement de la charge manutentionnée.

b) Blessures aux mains par cisaillement entre timon et obstacle extérieur ou blessures aux pieds par écrasement par les roues directrices ou stabilisatrices de l'engin.

c) Chute de l'opérateur quand il se hisse sur l'engin pour se faire transporter ou chute avec l'engin lors de la négociation de rampes ou de ponts de liaison sur quai, ou lors de la manutention de l'engin.

d) Fatigue importante de l'opérateur due aux distances parcourues et à la longueur des séquences, cette fatigue pouvant être à l'origine des accidents les plus divers.

En complément des mesures réglementaires et de la normalisation européenne en vigueur, il est recommandé aux chefs d'entreprise dont tout ou partie du personnel relevant du régime général de la Sécurité Sociale, effectuée à titre permanent ou occasionnel, des manutentions à l'aide d'engins électriques à conducteur accompagnant, de prendre ou de

faire prendre les mesures suivantes :

1. Avant d'acquiescer un engin de manutention électrique à conducteur accompagnant (transpalette, chariot élévateur), s'assurer :

- de sa conformité à la normalisation en vigueur,
- de son adaptation à l'usage prévu notamment au niveau de la qualité des sols, des distances à parcourir et de la largeur des allées,
- de l'absence de zones de cisaillement ou de coincement, notamment au niveau des roues directrices et stabilisatrices, chape avant de l'engin et roues enveloppées d'une jupe rigide et réglable, timon suffisamment long,
- de la visibilité de l'extrémité des fourches (à vide) par l'opérateur et d'une longueur de fourches en rapport avec les dimensions maximales de la charge,
- de l'absence de surfaces encourageant l'opérateur à se hisser pour se faire transporter et de plateformes rapportées (à défaut l'engin est alors considéré comme un chariot à conducteur porté devant répondre à l'arrêté de 1974),
- de l'existence d'une variation progressive de la vitesse de déplacement et de la vitesse d'élévation des charges,
- de l'existence d'un dispositif d'arrêt d'urgence ou d'inversion de marche, d'un dispositif entraînant l'arrêt immédiat de l'engin pour les positions haute ou basse du timon, d'un dispositif de remise en marche après arrêt, à clé,
- de l'existence d'un dispositif empêchant le basculement et la chute de la charge vers l'arrière, lorsque les fourches sont à leur hauteur maximum (dossieret par exemple),
- de l'existence de quatre

points d'élingage pour une manutention sûre de l'engin.

2. Utiliser tout moyen de manutention électrique à conducteur accompagnant sur un sol plan, à surface non glissante et sensiblement horizontale, bien entretenu, sans bosses ni ornières, sur des distances limitées, dans des allées de largeur supérieure à 2 m. Utiliser tout engin à conducteur accompagnant pour des manutentions extensives ; à défaut utiliser un engin à conducteur porté.

3. Sur tout engin à conducteur accompagnant, interdire formellement le transport de conducteur et de toute autre personne. Interdire la montée sur les fourches des gerbeurs et la circulation charge haute. Eviter les manœuvres de rotation de l'engin dans le camion et sur le hayon élévateur.

4. S'assurer que la charge est stable et bien centrée sur le plateau ou les fourches, qu'elle ne dépasse pas du gabarit de l'engin et que le centre de gravité est le plus bas possible.

Eviter les charges hautes qui masquent la visibilité vers l'avant (moins de 1,2 m).

5. S'assurer à chaque prise de poste que :

- les sécurités sur le timon, l'avertissement sonore et les freins sont en bon état de fonctionnement,
- les capotages sont en place (protection des roues, de la chape avant, des chaînes et des batteries),
- il n'y a pas de fuites hydrauliques par un essai de levage des fourches.

6. S'assurer que le matériel est régulièrement entretenu et réparé et appliquer les recommandations R 215 pour la charge des batteries.

7. Assurer la formation des opérateurs avant de les autoriser à utiliser un engin de manutention électrique à conducteur accompagnant.

Précédée par un avis d'aptitude du médecin du travail, assurer une formation d'une durée d'au moins huit heures (4 x 2 heures par exemple) et dont le contenu comprendra une partie théorique et une partie pratique sur le site de préférence, portant sur la conduite, la manutention des charges et la sécurité d'utilisation des engins (voir annexe).

S'assurer que tout personnel intérimaire ou à contrat à durée déterminée est autorisé à conduire de tels engins, à défaut, assurer une formation équivalente à celle du personnel de l'entreprise.

8. Informer le personnel opérateur des risques particuliers relatifs aux engins électriques à conducteur accompagnant et l'informer notamment de ces recommandations et de la fiche pratique de l'INRS ED 36, qui peut être utilisée comme fiche de procédure dans l'atelier.

Le doter de chaussures de sécurité protégeant les chevilles et si nécessaire de gants et s'assurer de leur port.

9. Pour les activités du secteur alimentaire, des dispositions particulières sont à prendre en compte pour respecter les règles d'hygiène alimentaire et notamment utiliser tout moyen de manutention électrique à conducteur accompagnant, facilement nettoyable, sur un sol facilement nettoyable mais non glissant.

Les sols, bien entretenus, respecteront les pentes d'écoulement préconisées (1 à 2 %) avec des siphons d'évacuation ou caniveaux permettant le passage de ces moyens de manutention.



# PROJET DE FORMATION A LA CONDUITE DES TRANSPALETTES

## *A main et chariots à bras Automoteurs à conducteur accompagnant*

Durée approximative de la formation : 3 jours

### Programme de formation à la conduite des transpalettes (Partie 1)

#### I - L'ACCUEIL

- l'accueil des stagiaires en salle,
- la présentation,
- l'organisation du stage,
- les formalités administratives,
- la présentation du programme de la formation.

#### II - LA MOTIVATION DES PARTICIPANTS

- l'évolution quantitative dans l'utilisation des transpalettes,
- la productivité des appareils (ratios),
- les accidents générés par leur mauvaise utilisation,
- l'apport de la formation (stagiaires - entreprise).

#### III - LA TECHNOLOGIE DES TRANSPALETTES

- les différents types d'appareils,
- les capacités nominales,
- les caractéristiques des transpalettes (normes),
- les équipements : roues, vérins, batterie.

#### IV - LE CADRE DE MISE EN OEUVRE

- en site de production,
- en zone de stockage,
- aux quais de transports,
- à l'intérieur des véhicules.

#### V - LES MESURES DE SECURITE liées aux facteurs de risques

- l'opérateur : caractères physique et psychologique,
- la tâche à accomplir,
- la charge à transporter (règles de chargement),
- les matériels (vérifications),
- les facteurs d'ambiance de travail.

#### VI - LES OPERATIONS DE QUAIS - chargement et déchargement de véhicules

- les ponts de liaison : quai/véhicules,
- la stabilité des véhicules,
- la sécurité des chargements.

#### VII - L'APPLICATION PRATIQUE

- les vérifications avant le départ
  - le système de roulage,
  - le vérin,
  - la batterie,

- les déplacements en circuits balisés
  - à vide,
  - en charge,
- les déplacements en « chicanes »
  - à vide,
  - en charge,
- les opérations de quais
  - la mise en place des ponts de liaison,
  - la stabilisation des véhicules à quai,
  - la simulation de chargement des palettes.

### Option transpalettes électriques à conducteur accompagnant en complément de la Partie 1 (Partie 2)

#### I - LA TECHNOLOGIE DES TRANSPALETTES AUTOMOTEURS

- les différents types d'appareils,
- les capacités nominales,
- les caractéristiques des transpalettes automoteurs.

#### II - LE CADRE DE MISE EN OEUVRE

- en préparation des commandes.

#### III - LES MESURES DE SECURITE liées aux facteurs de risques

- les matériels (vérification).

#### L'APPLICATION PRATIQUE

- les circuits de préparation de commandes.

### Option transpalettes électriques gerbeurs à conducteur accompagnant en complément des Parties 1 et 2 (Partie 3)

#### I - LA TECHNOLOGIE DES TRANSPALETTES GERBEURS

- les capacités nominales.

#### II - LE CADRE DE MISE EN OEUVRE

- stockage,
- déchargement - chargement,
- approvisionnement de machines.

#### III - LES MESURES DE SECURITE liées aux facteurs de risques

#### L'APPLICATION PRATIQUE

- le stockage en hauteur (sur palettier, en piles),
- le déchargement des véhicules.