

## Dossier : Les chariots automoteurs de manutention

### Rappel réglementaire :

La réglementation relative à l'utilisation des équipements de travail mobiles automoteurs et équipements de levage de charges ou de personnes a évolué avec la parution des décrets (98-1084) et arrêtés du 2 décembre 1998 (Code du Travail R.223-13-19).

**Une obligation de formation** s'applique au personnel susceptible de conduire **tous** les engins mobiles et appareils de levage. La durée et le contenu de cette formation (dispensée au sein de l'établissement ou par des organismes extérieurs) sont adaptés à l'équipement de travail concerné.

En outre, une obligation de délivrer **une autorisation de conduite** incombe à l'entreprise pour **certaines** équipements de travail après :

- vérification de l'aptitude médicale,
- contrôle de connaissance et du savoir-faire de l'opérateur,
- connaissance des lieux et instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation.

Les équipements de travail concernés par l'autorisation de conduite sont :

- les grues mobiles, grues à tour et grues auxiliaires de chargement de véhicules,
- **les chariots automoteurs de manutention à conducteur porté**
- les plates-formes élévatrices mobiles de personnes
- les engins de chantiers télécommandés ou à conducteur porté

### Les chiffres et les risques

Le parc (50% thermique - 50% électrique) est estimé à 200 000 chariots à conducteur porté et 125 000 chariots à conducteur accompagnant. Le taux de renouvellement annuel est inférieur à 10%.

La base EPICEA des accidents mortels (ou significatifs) recense au plan national :

- **un accident sur deux**
  - se produit dans les zones de circulation ou d'expédition
  - se produit lors du renversement ou de la chute du chariot
  - affecte directement le conducteur du chariot
  - concerne des salariés dont l'affectation au poste est supérieure à 3 mois
- **un accident sur quatre**
  - affecte des salariés ayant moins de 25 ans (effectif de la tranche d'âge 10%)
  - affecte des salariés non habilités
  - affecte des piétons situés sur le chemin ou la trajectoire du chariot
- **un accident sur sept**
  - se produit lors d'une chute de hauteur (principalement depuis les fourches)

## La circulation dans l'entreprise

Des risques et accidents constatés le plus fréquemment, il se dégage que l'organisation générale de l'entreprise doit privilégier l'établissement d'un plan de circulation s'inspirant des principes généraux suivants:

- Réfléchir aux conséquences de l'implantation des locaux, parkings, quais de livraison et d'expédition, ..., sur les flux qui vont en découler.
- Appliquer les règles du code de la route : priorités, sens giratoires, signalisation, ...
- Séparer les flux des véhicules routiers, véhicules légers, chariots et piétons.
- Dimensionner les aires d'évolution et de circulation en fonction des flux des produits et des matériels qui doivent y circuler.
- Porter une attention particulière aux déplacements des piétons.

Largeur minimum des voies de circulation	Circulation à sens unique	Circulation à double sens
Piéton seul	0,80 m	1,50 m
Piéton avec charge	1,20 m	2,00 m
Transpalette manuel	1,50 m	2,50 m
Transpalette électrique	2,00 m	3,30 m
<b>Chariot automoteur de largeur inférieure à 1,30m (charge comprise) - (1)</b>	<b>2,40 m</b>	<b>4,00 m</b>
Véhicule léger	3,00 m	5,00 m
Poids lourd	4,00 m	6,50 m

(1) - Bien entendu, pour les chariots ou les charges plus larges, la dimension des voies de circulation doit être adaptée en respectant un espace de sécurité minimum de 50 cm par rapport aux obstacles fixes et 40 cm entre deux chariots circulant à contre sens.

### Les locaux spécifiques

Les chariots électriques sont utilisés essentiellement à l'intérieur des locaux car ils n'exigent pas une ventilation particulière de ceux-ci. En revanche, il est nécessaire de prévoir **un lieu de charge qui doit être ventilé et à l'abri des sources d'ignition.**

Les chariots thermiques (essence, diesel, gaz) sont utilisés essentiellement à l'extérieur. A l'intérieur, ils nécessitent des locaux aérés et ventilés et contribuent à augmenter le niveau sonore ambiant.

**Les postes de remplissage de gaz combustibles liquéfiés** doivent être situés en plein air, protégés pour éviter tout heurt de chariot, munis d'appareillage électrique utilisable en atmosphère explosive et équipés par au moins deux extincteurs à poudre polyvalente situés à moins de 20 m.

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

### **La logique du dispositif**

La Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) a mis en place le Certificat d'Aptitude à la Conduite En Sécurité (CACES).

Bien que dépourvu d'un caractère obligatoire, le CACES est un dispositif qui permet de délivrer une formation adaptée au conducteur, mais surtout il confère au conducteur des **compétences reconnues** en matière de conduite en sécurité.

Plus de 100 000 tests CACES (R 389) de chariots élévateurs ont été validés au cours de l'année 2002. Ce chiffre est à rapporter au parc français estimé à plus de 200 000 chariots élévateurs à conducteur porté.

### **Le CACES est adapté au type de chariot concerné :**

R389 – 1 pour les transpalettes à conducteur porté et préparateurs de commande au sol (levée inférieure à 1 m)

R389 – 2 pour les chariots tracteurs et chariots à plateau porteur

R389 – 3 pour les chariots élévateurs en porte à faux de capacité inférieure ou égale à 6 000 kg (+ complément de formation pour les chariots embarqués)

R389 – 4 pour les chariots élévateurs en porte à faux de capacité supérieure à 6 000 kg (+ complément de formation pour les chariots non listés)

R389 – 5 pour les chariots élévateurs à mât rétractable (+ complément de formation pour les chariots bi et tri directionnels, à prise latérale, à poste de conduite élevable)

R389 – 6 pour le déplacement, chargement, déchargement, transfert, maintenance, essais (hors production)

R372 – 9 pour les engins de manutention (chariot élévateur de chantier ou tout terrain)

R386 si le chariot est spécialement conçu et équipé pour le levage de personnes

Selon les cas la détention de plusieurs CACES peut s'imposer (exemple R372 - 9 + R386)

### **Les testeurs**

Les recommandations de la CNAMTS, applicables au 1<sup>er</sup> janvier 2000, spécifient les conditions de délivrance du CACES pour ce qui concerne le savoir-faire des conducteurs ainsi que les tests théoriques et pratiques à effectuer. Le certificat est délivré aux candidats par des testeurs faisant partie d'organismes certifiés par AFAQ-ASCERT, BVQI France, GLOBAL, SGS eux mêmes certifiés par le COFRAC.

### **Un point de détail né de la période transitoire**

Les titulaires de CCP cariste (Recommandation R369 de 1994) obtenus avant le 31 décembre 2000 sont dispensés de CACES jusqu'au 31 décembre 2005.

### Un débat toujours d'actualité : Les systèmes de retenue du conducteur

- Les fabricants et importateurs représentés par le Syndicat des Industries de Matériels de MAntention (SIMMA) se sont engagés à proposer aux acquéreurs des chariots mis sur le marché et marqués CE (en général depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996) l'installation de systèmes de retenue appropriés.
- Pour les chariots mis en service, en général **avant le 1<sup>er</sup> janvier 1996**, l'installation de systèmes de retenue incombe aux entreprises utilisatrices... et ce, avant le 5 décembre 2002. Bien entendu, il convient de s'assurer au préalable auprès du fabricant ou du distributeur, que le chariot est apte à accueillir ce dispositif ; dans le cas contraire, l'utilisateur doit prévoir des mesures compensatrices, telles que des restrictions sur les conditions d'utilisation afin d'exclure les situations exposant au risque de renversement.

### Les vérifications périodiques :

Les vérifications générales périodiques doivent être réalisées par du personnel qualifié appartenant ou non à l'établissement et les résultats consignés sur le registre de sécurité.

Pour les chariots à conducteur porté, une **vérification semestrielle** permet de déceler en temps utile toute défectuosité susceptible d'occasionner un accident. Le chariot ne doit pas être utilisé tant que les anomalies détectées ne sont pas réparées.

Pour les chariots à conducteur accompagnant, la **vérification est annuelle**.

Ces vérifications générales périodiques ne dispensent pas de la **vérification journalière** effectuée en début de poste par le cariste, et de l'**inspection hebdomadaire** effectuée par un personnel spécialement désigné par le chef d'établissement.

Une vérification lors de la remise en service comprenant des examens visuels et des épreuves statiques et dynamiques doit être menée à la suite d'un remplacement, réparation ou transformation importante intéressant les organes essentiels du chariot.

### Pour en savoir plus :

- INRS ED 800      Le guide de la circulation en entreprise
- INRS ED 812      Les chariots automoteurs de manutention
- INRS ED 766      Chariots automoteurs de manutention - Manuel de conduite
- INRS ED 828      Principales vérifications périodiques
- INRS ED 96        Conduite d'engins en sécurité « Le CACES »
- [www.inrs.fr](http://www.inrs.fr)      FAQ (Forum Aux Questions) - CACES -