

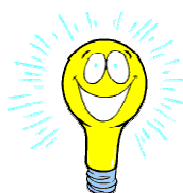
La gazette HSE & FM

Bulletin interne de Jungheinrich France publié par le département HSE & Facility Management – n°6 – Septembre 2009

Sommaire

- ✓ **Equipements nécessaires pour les chariots circulant sur la voie publique**
- ✓ **Le document unique (DU)**
- ✓ **Quiz “conduite souple”**
- ✓ **Vibrations sur les chariots**
- ✓ **Intégration de M. Sadeki au sein du service Facility Management**

La version 2009 du guide HSE est en cours d'impression et vous sera communiquée prochainement



Editorial

Mesdames, Messieurs,

La pandémie de la grippe A est en France et les médias nous le rappellent chaque jour. Une pandémie est une épidémie à grande envergure.

Comme vous l'avez entendu, la contagion se transmet par projection de salive et par contact physique.

La prévention contre ce virus sera notamment efficace si l'ensemble de la population est soucieuse de l'application des consignes délivrées par les autorités sanitaires : port du masque FFP2, port de gants et fréquent lavage des mains.

Ces équipements seront sous peu à votre disposition dans les sites et les camionnettes des techniciens. Il est également préconisé de limiter les contacts physiques.

Merci de votre responsabilité citoyenne en appliquant ces recommandations, relayées par Jungheinrich France.

Y. Lagord

Equipements nécessaires pour les chariots circulant sur la voie publique

- ↪ Obligation réglementaire - Code de la Route – pour ces chariots d'être pourvus de certains équipements
- ↪ Les chariots à conducteur accompagnant ne sont pas soumis à ces dispositions
- ↪ Le "kit route", peut être commandé en option avec chaque chariot concerné, et inclus l'ensemble des équipements requis

Retrouvez cette liste en page 3 ...

Document unique

- ↪ Analyse des risques Sécurité par activité pour chaque site
- ↪ Réglementé par le décret n°2001-1016 du 5 novembre 2001
- ↪ Mise à jour périodique
- ↪ Concerne tous les collaborateurs

Pour plus de détails, rendez-vous en page 4 ...

Quiz "conduite souple"

1. Quel est le régime idéal pour passer un rapport supérieur (tr/min) ?
2. Quel est le régime idéal pour rétrograder (tr/min) ?
3. Quelle est la pression idéale de gonflage de mes pneus ?
4. Un stop ou un feu au rouge à 100m, quelle attitude adopter ?
5. En hiver, est-il préférable de faire préchauffer le moteur ?

Retrouvez les réponses en page 5 ..

Vibrations sur les chariots

- ↪ Obligations de l'utilisateur d'évaluer ou mesurer les vibrations mécaniques auxquelles les travailleurs sont exposés
- ↪ Obligations du constructeur :
 - de réduire au niveau le plus bas possible les vibrations
 - d'indiquer la valeur dans la notice d'instructions
- ↪ Ces deux mesures sont différentes et ne peuvent pas se corrélérer

Pour plus de détails, rendez-vous en page 6 ...

Intégration de M. SADEKI au FM

- ↪ M. Hicham SADEKI a rejoint le service Facility Management, où il remplace M. Gérard SANDRAS, en qualité de coordinateur de travaux.
- ↪ Outre la gestion des travaux et dépannages, les premières actions de M. SADEKI s'articuleront autour des axes suivants :
 - Suivre le projet d'économie d'énergie initié par le département HSE & FM
 - Référencer les équipements de chaque agence
 - Vérifier la mise en place des documents réglementaires avant les audits 2009.
 - Renforcer notre suivi « terrain » des actions ou des travaux
- ↪ Toutes les demandes d'intervention restent à adresser à :
ibrahima.bamba@jungheinrich.fr

Chariots circulant sur la voie publique

Les chariots automoteurs circulant sur une voie publique (route) ou sur une voie privée ouverte à la circulation publique (parking de centre commercial...) sont soumis aux dispositions de l'article R.168 du Code de la route relatif aux engins spéciaux.

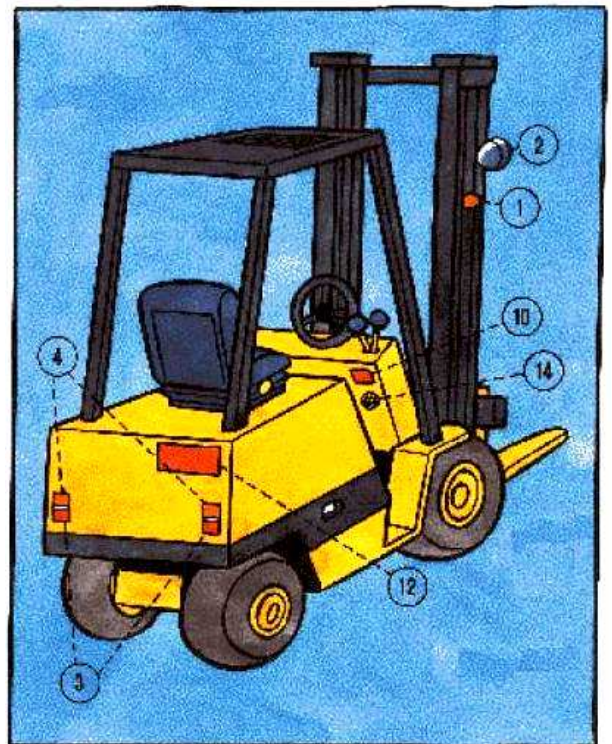
Ces chariots automoteurs doivent donc être notamment pourvus des équipements suivants :

- feu spécial (gyrophare par ex.) afin de signaler leur présence aux usagers de la route
- feux de positions à l'avant (1)
- feux de croisement à l'avant (2)
- feux rouge arrière (3)
- dispositifs réfléchissants (4)
- plaque du constructeur (10)
- plaque d'exploitation (indiquant le nom ou la raison sociale & l'adresse du prioritaire) (12)
- rétroviseur si la cabine est fermée
- essuie-glace si pare-brise existant.

Ne sont par contre pas exigés – pour nos chariots roulant à moins de 25 km/h :

- indicateurs de changement de direction
- feux de stop
- plaque d'immatriculation

De même, il n'est pas obligatoire de recouvrir les fourches.



Le Document Unique (DU)

Sur chacun de nos sites, une analyse des risques Sécurité a été réalisée, et formalisée dans un document, conformément au décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001, appelé Document Unique (DU).

Chaque DU évalue les dangers et les risques de nos activités, et nous permet d'identifier les actions prioritaires sur lesquelles des moyens préventifs et curatifs doivent être mis en œuvre.

Le DU est mis à jour annuellement, ou dès qu'une modification significative impactant la Sécurité a lieu (ex : dotation d'un nouvel EPI, déménagement d'un site,...)

Qui est concerné ?

Tous les collaborateurs de l'entreprise sont concernés, en effet, chaque DU est scindé en unité de travail, qui sont déclinées en activité. Pour le détail de l'évaluation du risque, les activités sont découpées en opération.

Pourquoi le connaître ?

Le DU permet à chacun de connaître, ou de se rappeler directement de ses propres risques liés à ses activités, et les moyens mis en place pour les réduire.

De plus, lors de la rédaction du plan de prévention avec le client, le DU peut servir de document de base au client pour connaître les risques liés aux activités de JF dans son établissement.

Où le trouver ?

Le DU de chaque site est disponible sur l'Intranet [HSE/FM > Documents uniques](#).

Comment le lire ?

Le DU se présente sous la forme d'un tableau à dix colonnes; pour le lire, rien de plus simple :

- 1) Ouvrir le DU rattaché à votre site,
- 2) Rechercher l'unité de travail et l'activité concernée,
- 3) Identifier l'opération réalisée,
- 4) Visualiser les dangers, risques et moyen mis en place, pour diminuer la criticité du risque.

NB : la criticité du risque est obtenue par la multiplication de 3 critères

- La fréquence (F),
- La gravité (G),
- La Pondération (P).

Les règles relatives à la notation de ces critères sont décrites dans les 1^{ères} pages du DU.

Où ? → Unité de travail : Agence commerciale
 Qui et quoi ? → Activité : Techniciens Itinérants/ Travail des métaux

L'accident potentiel →

Même en appliquant, le risque subsiste... →

Description de l'opération	Moyens utilisés pour réaliser l'opération	N° de source de danger	Dangers	Risques	F	G	Moyens utilisés pour maîtriser le risque	P	Criticité du risque
Découpe de flexible/câble	Appareil manuel	03	Présence de la lame à nu	Coupure au niveau des membres supérieurs	1	4	Port de gants systématique	0.5	2
Sciage	Disqueuse électroportative	38	Projection de fines particules solides	Blessures oculaires	2	4	> Ports de lunettes de protection	0.25	2
		03	Disque à nu	Blessure au niveau des membres supérieurs	2	4	> Port de gants systématique et de vêtements de travail	0.5	4
		04	Chute de la pièce tronçonnée	Heurt du technicien	1	1	> Casque avec visière	0.25	0.25
		22	Montée en température de la pièce travaillée	Brûlure au niveau des mains	1	3	> Consigne formalisée > Meuleuse conforme > Pas de sciage de pièce en contrainte	0.5	1.5

L'action → L'outil → Ce qui peut arriver → La fréquence du risque → Plus c'est haut, plus c'est grave ! → On l'applique, on se préserve... →

Réponses du quiz “conduite souple”

Adopter une conduite souple permet de réduire significativement sa consommation de carburant et ses émissions de gaz à effet de serre.

1. *Quel est le régime idéal pour passer un rapport supérieur (tr/min) ?*

Le régime idéal pour passer au rapport supérieur se situe environ à 2000 tr/min en Diesel et 3000 tr/min en Essence.

2. *Quel est le régime idéal pour rétrograder (tr/min) ?*

Rétrogradez à environ 1200 tr/min.

3. *Quelle est la pression idéale de gonflage de mes pneus ?*

Le gonflage des pneus dépend du véhicule. Il est indiqué sur votre carnet de bord. Vérifiez le régulièrement car un déficit de gonflage de seulement 0.3 bar entraîne une surconsommation d'environ 3%, et augmente le risque d'éclatement du pneu.

4. *Un stop ou un feu au rouge à 100m, quelle attitude adopter ?*

A 100m d'un feu au rouge, anticipez votre arrêt en commençant à ralentir et en utilisant prioritairement le frein moteur.

5. *En hiver, est-il préférable de faire préchauffer le moteur ?*

En hiver, inutile de faire monter le régime du moteur à l'arrêt pour le préchauffer. Rouler « pied léger ». Ne pas solliciter le moteur dès les premiers kilomètres permet d'éviter une surconsommation de 50%.

Retrouvez plus d'informations sur le site de l'[ADEME](#) et n'hésitez pas à nous faire part de vos expériences en matière de conduite souple et à nous soumettre vos questions sur le [FAQ-HSE](#).



Vibrations

Les obligations de l'utilisateur sont données par le décret n° 2005-746 et l'arrêté du 6 juillet 2005.

Il s'agit d'évaluer ou de mesurer les vibrations mécaniques auxquelles les travailleurs sont exposés.

Cette évaluation – selon la méthode donnée par l'arrête du 6 juillet – peut être effectuée avec le concours des CRAM.

Au regard des niveaux mesurés (rapportés à une exposition journalière de 8h00), l'utilisateur doit :

- prendre les dispositions visant à éviter ou à réduire le risque
- informer les travailleurs du risque et les former
- assurer une surveillance médicale appropriée

Les niveaux mesurés dépendent non seulement du chariot mais surtout de l'environnement : **sol**, cycle de travail, ...



Les obligations de constructeur sont données par l'art. R.3121-1 du nouveau Code du Travail :

- 1) réduire au niveau le plus bas possible les vibrations
 - ⇒ la conception ergonomique des postes de travail (sièges, 'Floating cab',...) est une des caractéristiques des chariots Jungheinrich
- 2) indiquer la valeur moyenne dans la notice d'instructions selon le protocole définie par la norme EN 13059
 - ⇒ ce protocole est identique pour tous les constructeurs et permet au client de pouvoir comparer une valeur absolue entre différents chariots

Les 2 mesures sont donc différentes et ne peuvent que difficilement se corrérer.

Par exemple un chariot ayant une très faible valeur selon le protocole défini par la norme EN 13059, mais utilisé pendant 8 heures sur 1 sol irrégulier ne répondrait pas aux exigences du décret n° 2005-746.

A contrario, un chariot à forte valeur de vibrations selon la norme EN 13059 mais utilisé 1 heure par jour sur 1 sol lisse répondrait aux exigences du décret.