Cadre obligatoire minimum pour la gestion de la santé et de la sécurité

10. ALERTES DE SÉCURITÉ MENSUELLES/CAMPAGNES DE SÉCURITÉ ANNUELLES

10.1. 8 alertes de sécurité sont publiées chaque mois (4 Heavyside, 2 Distribution, 2 Lightside) dans toutes les langues requises. Les alertes de sécurité constituent un élément essentiel pour maintenir le niveau de sensibilisation aux risques majeurs et permettre des discussions efficaces au sujet de la sécurité.

10.2. Les alertes doivent être utilisées pour permettre la discussion à tous les niveaux dans les réunions avec les sociétés exploitantes.

10.3. Le professionnel de la sécurité de la société concernée est responsable de la distribution des alertes (dans la langue locale) à toutes les personnes clés au sein de la société exploitante.

11. SÉCURITÉ DES CONTRACTANTS

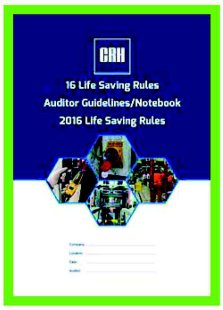
11.1. Seuls les contractants qui ont accompli avec succès une procédure de préqualification sont autorisés à travailler sur les sites de CRH.

11.2. Les contractants chargés du transport doivent satisfaire tous les éléments de la RSV 10 de CRH.

11.3. Les contractants chargés du transport sont soumis à des contrôles de sécurité aléatoires (appelés Contrôles de sécurité du transport, voir page 9).

11.4. Tous les contractants doivent bénéficier d'une formation initiale à la sécurité du site et incluant une évaluation, afin de s'assurer qu'ils ont compris les principaux risques liés au site.

11.5. Les initiations à la sécurité du site réservées aux nouveaux salariés et aux contractants doivent couvrir les procédures disciplinaires prévues en cas de manquement aux obligations en matière de santé et de sécurité, y compris aux « Règles fondamentales du site » – voir point suivant.



12. MESURES DISCIPLINAIRES/GESTION DES CONSÉQUENCES/RÈGLES FONDAMENTALES

12.1. Chaque société doit disposer d'une procédure disciplinaire écrite destinée à traiter les manquements aux obligations en matière de santé et de sécurité conformément à la législation locale et aux accords syndicaux.

12.2. Tous les éléments de cette procédure doivent être communiqués de manière claire à tous les salariés et les contractants sont intégrés dans la formation initiale à la sécurité.

12.3. Les sociétés exploitantes doivent envisager l'utilisation d'une série de règles propres à chaque site qui doivent être respectées sous peine de sanctions disciplinaires sévères. Ces règles, qui pourraient être désignées par l'expression « Règles fondamentales du site », concerneraient les 16 RSV ou les risques de sécurité les plus sérieux liés à chaque site d'exploitation particulier. Quelques exemples actuels d'application de cette approche seront intégrés dans les exemples mensuels de meilleures pratiques présentés tout au long de l'année 2018. Les sociétés sont tenues d'évoluer vers l'adoption de cette approche au niveau de chaque site de sorte que tous les sites d'exploitation disposent d'une série de « règles fondamentales » d'ici avril 2019.

13. MESURES D'ENCOURAGEMENT DES SALARIÉS

Bien que ce ne soit pas une obligation, il est vivement recommandé de mettre en place des programmes d'encouragement en matière de sécurité (p. ex. site ayant la meilleure amélioration, etc.) afin d'insister constamment sur la santé et la sécurité.

14. EXAMENS/AUDITS DE SITE

Chaque société exploitante doit procéder chaque année à une auto-évaluation des 16 RSV sur chacun de ses sites en se référant aux directives d'audit des 16 RSV de CRH. Cet audit annuel doit être réalisé par des évaluateurs internes ou externes. Il doit examiner en détail l'ensemble de la gestion de toutes les sociétés de transport sous contrat travaillant sur le site au moment de l'audit.

15

Cadre obligatoire minimum pour la gestion de la santé et de la sécurité

15. AUDIT PRÉALABLE/ACQUISITIONS

- Une liste de contrôle d'audit de sécurité préalable doit être complétée en tant que partie intégrante de toute procédure d'audit préalable nécessaire. S'il y a lieu, le nouveau plan de co-intégration doit définir, dès que possible, un programme et un calendrier afin de garantir la conformité à la politique et aux exigences de CRH.

16. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT: SÉCURITÉ

Toutes les propositions de dépenses d'investissement doivent inclure la réalisation d'une évaluation en matière de santé et de sécurité. La préparation des spécifications d'achat doit comprendre une
référence au document d'orientation relatif aux spécifications de sécurité de la nouvelle usine et des nouveaux équipements (le « Livre rouge » - voir section Guide de sécurité de CRH à la page 6).

17. DÉFINITION DES OBJECTIFS/ÉVALUATIONS DE PERFORMANCES

17.1. Les performances en matière de santé et de sécurité doivent faire partie intégrante du système de reporting de la société et doivent être évaluées lors des réunions de la direction.

17.2. Les indicateurs de performances et les informations de sécurité à examiner sont les suivants:

- les ILS ;
- les observations de sécurité, les cas d'apprentissage à fort potentiel, l'engagement des salariés ;
- les résultats des audits de sécurité récents ;
- les alertes de sécurité CRH récentes ;
- les problèmes de non-respect des contrôles de sécurité du transport CRH.

18. COLLABORATION/PARTAGE DES MEILLEURES PRATIQUES DE SÉCURITÉ

18.1. CRH Europe possède une structure importante de collaboration et de partage des meilleures pratiques en matière de sécurité. Cela comprend des groupes de travail spécifiques sur des activités telles que Ciment/Chaux, RMC/Granulats, Béton préfabriqué/Pavage, Distribution et Lightside.

18.2. Toutes les sociétés doivent veiller à ce qu'un représentant participe aux réunions consacrées aux meilleures pratiques en matière de sécurité aux échelons national et européen.

18.3. Chaque société doit avoir accès au point de partage Sécurité de CRH (voir page 12).

19. CONTRÔLE DE LA SANTÉ AU TRAVAIL DES SALARIÉS/SURVEILLANCE DE LA SANTÉ SUR LE LIEU DE TRAVAIL

19.1. Des contrôles de santé doivent être effectués pour toutes les fonctions qui le permettent et doivent inclure des examens médicaux avant l'embauche et en fin de contrat en fonction de la politique de la société.

19.2. CRH fait partie de l'initiative ciment pour le développement durable (CSI, Cement Sustainability Initiative) relative à la santé au travail lancée à la fin de l'année 2015. Le document de référence intitulé « The Health Management Handbook » (manuel de gestion de la santé) contient des obligations spécifiques qui doivent être respectées le cas échéant - voir RSV 16 concernant la santé au travail. (Exigence 8, page 110)

19.3. Toutes les sociétés doivent disposer de programmes destinés à satisfaire les exigences de cette initiative en ce qui concerne l'exposition au bruit et à la poussière.

19.4. Toutes les sociétés d'exploitation doivent disposer d'un plan annuel d'hygiène professionnelle industrielle basé sur les risques couvrant les problèmes de contrôle de l'exposition au bruit, à la poussière sur le lieu de travail et aux vibrations transmises au système main-bras.

20. PLANIFICATION ANNUELLE DE LA SÉCURITÉ/OBJECTIFS ET BUTS

Chaque société doit disposer d'un ensemble annuel de buts et d'objectifs en matière de santé et de sécurité, approuvé et signé par le directeur général. Le plan annuel doit couvrir au minimum les éléments suivants:

- programmes destinés à garantir le respect total des 16 règles de sécurité vitales ;
- programme d'ILS couvrant tous les cadres supérieurs ;
- programmes de contrôle des performances des contractants ;
- programmes d'audit internes/externes ;
- programmes visant à maintenir des niveaux élevés d'entretien quotidien – incluant de la formation et des audits ;
- programmes destinés à garantir le respect des exigences de formation à la sécurité de CRH ;
- buts des contrôles de transport ;
- buts en termes de pourcentage d'engagement des salariés (ICP à lancer en 2017) ;
- examen de la conformité de la société par rapport au manuel de gestion de la santé « Health Management Handbook » de l'initiative CSI (le cas échéant).

Cadre obligatoire minimum pour la gestion de la santé et de la sécurité

21. ENQUÊTES SUR LE CLIMAT DE SÉCURITÉ

21.1. Ces enquêtes sont basées sur des entretiens avec les membres de la direction et les superviseurs, ainsi que sur des questionnaires anonymes remplis par les salariés (voir tableau des résultats ci-dessous). Le processus est effectué avec l'aide d'une équipe externe. Plusieurs sociétés exploitantes ont commencé ce processus en 2017.

21.2. Le processus comporte une enquête initiale sur le climat de sécurité, un programme destiné à traiter les problèmes soulevés et une enquête de suivi pour évaluer la progression du programme.

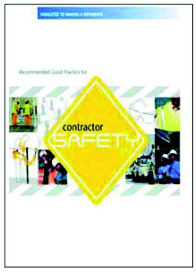
21.3. Chaque société exploitante devra avoir terminé au moins une enquête sur le climat de sécurité sur l'un de ses sites en 2018. Cette enquête initiale sera organisée, facilitée et dotée en ressources par la fonction de sécurité centrale. Les sociétés exploitantes devront ensuite développer leur propre programme d'enquêtes sur le climat de sécurité pour 2019/2020.

Enquête sur le climat de sécurité	% MOY.	% MOY.	Écart
Valeurs de sécurité			
Communications sur la sécurité			
Crédibilité de la direction			
Correction des dangers			
Alignement des conditions			
Renforcement des comportements			
Responsabilité			

22. ISO 45001

2018 verra le lancement de la nouvelle norme internationale de gestion de la sécurité, à savoir la norme 45001. Chaque société sera tenue d'envoyer un représentant aux séances de formation CRH qui seront organisées une fois que la norme aura été lancée.

RSV 1 • Gestion de la sécurité des contractants 1



Remarque : les questions liées aux transporteurs sous contrat/contractants de transport sont abordées dans la RSV 8.

Introduction

Les contractants et leurs employés représentent toujours une proportion significative des accidents graves au sein du Groupe. Sur la base de ce niveau de risque, la politique veut qu'un système de préqualification robuste soit appliqué dans chaque entreprise qui a recours à des contractants.

Pour s'assurer que le système de préqualification des contractants est cohérent à travers toutes les divisions et répond aux exigences d'une norme minimale, le système doit être basé sur les exigences d'un modèle de préqualification : la **« Liste de contrôle de la sécurité des contractants » CRH Heavy/ Lightside ou un document équivalent convenu.**

GESTION DES CONTRACTANTS
La force d'une équipe se mesure à son élément le plus faible. Un contractant court en moyenne quatre fois plus de risques de subir un accident mortel qu'un salarié.

L'exemple de **« Liste de contrôle de la sécurité des contractants » (ou le document équivalent convenu)** doit avoir pour objectif de veiller à ce que, avant que tout contractant commence à travailler sur un site CRH, le site soit au courant des éléments suivants:

- les détails des personnes employées par le contractant ;
- des informations relatives aux précédentes performances de sécurité de l'entreprise contractante ;
- la confirmation que l'entreprise contractante dispose de systèmes garantissant que ses installations et son équipement sont sûrs ;
- la confirmation que le contractant connaît les exigences de sécurité de CRH ;
- le niveau de contrôle en place.

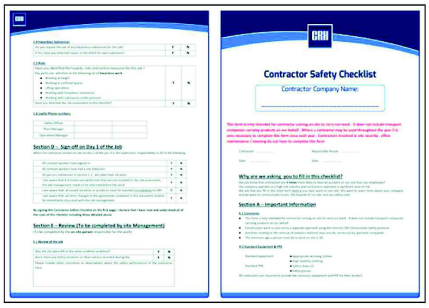
Veuillez noter les points décisifs suivants en rapport avec le système de préqualification des contractants:

- La **« Liste de contrôle de la sécurité des contractants » (ou le document équivalent convenu)** est remplie par le contractant.
- Le responsable opérationnel qui engage le contractant est tenu de s'assurer que ce dernier a terminé le processus de préqualification avant de commencer à travailler sur le site.
- Lorsque des contractants sont engagés durant toute l'année pour une seule opération, le formulaire peut être rempli une seule fois par an.
  Exemple:
  lorsqu'une entreprise contractante exécute la maintenance pendant toute l'année à différents moments, cette dernière peut compléter une Liste de contrôle de la sécurité des contractants en janvier de chaque année. Elle est tenue de dresser la liste de toutes les procédures et de tout le personnel qu'elle utilisera tout au long de l'année. Si le personnel utilisé par l'entreprise contractante est différent du personnel inscrit dans la Liste de contrôle de la sécurité des contractants de janvier, l'entreprise ou le site CRH doit être informé du changement. Cela vaut aussi lorsque l'entreprise contractante exécute une opération ou un travail différent de celui indiqué dans la Liste de contrôle de la sécurité des contractants de janvier. Dans ce cas, l'entreprise ou le site CRH doit être informé du changement. (Peut être mise à jour si les détails du personnel changent.)
- Si des contractants sous-traitent une partie de ce travail, les sous-traitants impliqués doivent également remplir le questionnaire de préqualification correspondant.
- Le système de préqualification des contractants détaillé ci-dessus n'est pas requis pour les contractants à faible risque, tels que:
  - les contractants de sécurité ;
  - les nettoyeurs de bureaux ;
  - les organismes de contrôle ;
  - le personnel réparant uniquement des équipements de bureau.

Une approche de la préqualification garantira qu'un système est:

- cohérent ;
- vérifiable.

1 RSV 1 • Gestion de la sécurité des contractants



Le système de préqualification des contractants est un système formel destiné à s'assurer que:

- Les contractants fournissent des systèmes de travail sûrs et des évaluations de risques en rapport avec le travail qu'ils vont effectuer.
- Les contractants sont informés des exigences et des attentes pertinentes de CRH en matière de sécurité.
- Les performances de sécurité antérieures du contractant en matière d'accidents mortels et graves sont connues.
- Les machines et les équipements à utiliser par les entreprises contractantes sont identifiés et, le cas échéant, accompagnés des certificats appropriés.
- Le contractant et son personnel sont correctement qualifiés et expérimentés pour effectuer le travail demandé. Cela couvre également la nécessité que le contractant et les personnes travaillant en son nom soient médicalement aptes à réaliser le travail requis.
- Les dispositions adéquates en matière d'assurance ont été prises.
- Les exigences de CRH liées à l'équipement de protection individuelle sont détaillées.
- Le contractant est mandaté pour signaler à CRH toute modification des procédures de travail, du personnel ou de l'équipement.

Les exigences législatives nationales peuvent être ajoutées par chaque entreprise le cas échéant.

RSV 1 • Gestion de la sécurité des contractants 1

Exigences de la règle 1

1. Toutes les sociétés doivent mettre en œuvre un système de préqualification des contractants basé sur la « Liste de contrôle de la sécurité des contractants » ou sur un questionnaire de préqualification similaire. Dans le cas où des contractants sous-traitent une partie de ce travail, les sous-traitants impliqués doivent également remplir le questionnaire de préqualification correspondant. Le contractant doit fournir un système de travail sûr et d'évaluation des risques en rapport avec le travail qu'il va effectuer. Tout changement du plan d'origine entraîne le réexamen de toutes les évaluations de risques.

2. La remise de la « Liste de contrôle de la sécurité des contractants » à l'entreprise contractante relève de la responsabilité du premier directeur ou superviseur à avoir engagé l'entreprise contractante.

   L'objectif est de s'assurer que la « Liste de contrôle de la sécurité des contractants » est complétée bien avant le début du travail sur le site. Ceci doit permettre une évaluation complète de la préqualification.

   Chaque site sera tenu de démontrer qu'un tel système est en place.

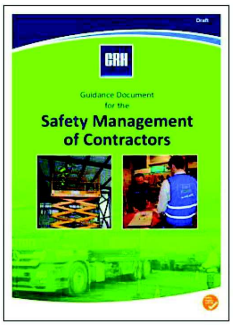
3. Tous les contractants doivent participer à une formation initiale à la sécurité spécifique du site avant de commencer à travailler. Cette formation initiale doit présenter les exigences spécifiques du site en ce qui concerne les évaluations de risques et les permis de travail. Elle doit également inclure une évaluation.

4. Les contractants doivent, si nécessaire, participer à toutes les activités relatives à la sécurité comme les réunions de sécurité, les événements organisés dans le cadre de campagnes de sécurité, etc.

5. À partir de mai 2018, tous les contractants (à l'exception des transporteurs sous contrat) qui commencent un travail sur un site d'exploitation devront être associés à un membre du personnel de CRH ayant comme responsabilité générale de contrôler le travail effectué par le contractant sur le site. Cette responsabilité inclut également une obligation d'effectuer des examens de sécurité réguliers avec le contractant. Pour les contractants à court terme, cela implique un examen de sécurité au terme du contrat. Pour les contractants à moyen et à long terme, cela peut prendre la forme d'un examen mensuel. Ces examens doivent couvrir les éléments suivants:
   - accidents/incidents survenus durant le travail contractuel ;
   - qualité de la formation initiale sur le site et problèmes liés aux procédures de sécurité du site.

   Le membre du personnel de CRH doit également agir en tant que personne de contact pour le contractant si ce dernier a besoin d'informations supplémentaires ou en cas de changement de l'étendue des travaux qui lui ont été confiés.

   Ces obligations supplémentaires impliquent certaines modifications de la « Liste de contrôle de la sécurité des contractants ». Vous pouvez consulter la version mise à jour de la « Liste de contrôle de la sécurité des contractants » sur le point de partage Sécurité.

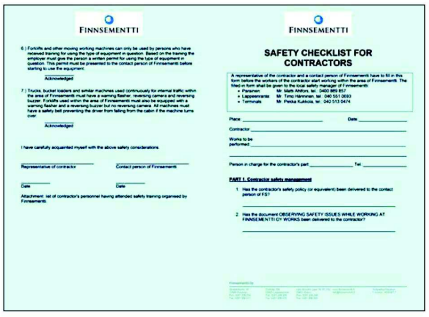


À développer en 2018

20

1 RSV 1 • Gestion de la sécurité des contractants

Accident grave 2014 :
accident impliquant une importante entreprise contractante : défaillance de l'engin de levage pendant une opération de levage. Certificat de l'engin de levage expiré, système de travail sûr incorrect.


FINNSEMENTTI

SAFETY CHECKLIST FOR CONTRACTORS

Beurteilung Subunternehmer

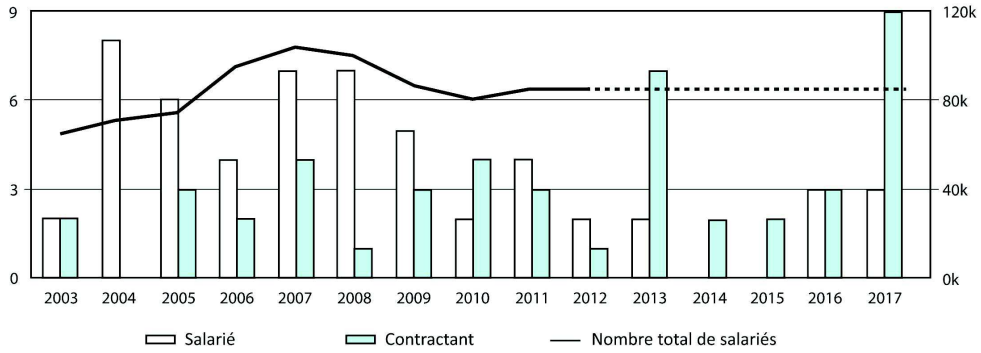
Beurteilungsprotokoll für Subunternehmen zum Verhalten im Bereich Arbeitssicherheit

Checkliste zur Beurteilung eines Subunternehmers bezüglich AS+GS

Freigegebene Mitarbeiter des Subunternehmers:

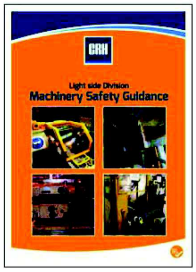
RSV 1 • Gestion de la sécurité des contractants **1**

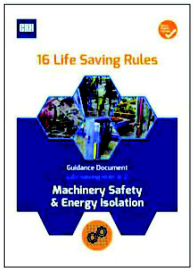
Données des décès du Groupe : 2003 - 2017



Exemple de meilleure pratique :
gestion des contractants. Pour les opérations chez Opterra, chaque contractant qui arrive sur le site est placé sous la responsabilité d'un salarié d'Opterra. Ce salarié est responsable du suivi continu du contractant sur le site.

2 RSV 2 • Sécurité des machines





Introduction

On a noté de très nombreux accidents mortels et graves impliquant des personnes:

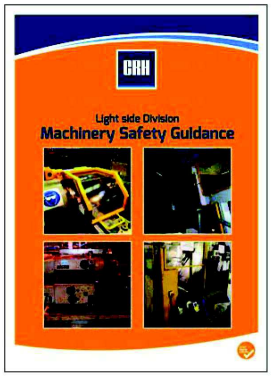
- coincées dans une machine en raison d'une protection inappropriée ,
- coincées dans une machine après avoir accédé à une zone protégée ;
- coincées dans une machine, avec un dysfonctionnement des câbles d'arrêt d'urgence.

Les accidents mortels liés à l'intégrité des systèmes d'interverrouillage de machines sont décrits à la page suivante. Les décès au sein du groupe dus à une protection inappropriée peuvent être résumés comme suit:

Année	Détails du décès : sécurité des machines
1999	Contractant coincé dans un rouleau de renvoi sans protection
2001	Contractant coincé dans un rouleau de bande transporteuse
2005	Contractant coincé dans une bande transporteuse
2007	Contractant coincé dans un tambour de renvoi de bande transporteuse
2016	Contractant coincé dans le « point de pincement » d'une bande transporteuse.
2017	Contractant coincé dans un tambour de renvoi de bande transporteuse
2017	Contractant enseveli lorsque la porte coulissante pneumatique s'est ouverte alors qu'il se trouvait dans une goulotte en dessous.

Cette règle de sécurité vitale est centrée sur les aspects suivants:

- normes de protection des machines ;
- emplacements d'installation des dispositifs d'interverrouillage pour garantir l'intégrité de ces systèmes ;
- exigences techniques des boutons d'arrêt d'urgence et des interrupteurs à câble;
- nécessité d'évaluer le besoin d'utiliser des alarmes d'avertissement de démarrage comme dernière ligne de défense.



Les exigences spécifiques de la règle de sécurité vitale 2 sont détaillées à la page 26.

Normes de protection des machines

La documentation d'orientation technique suivante a été préparée pour aider les sites à se conformer aux exigences en matière de protection des machines. Elle peut être utilisée pour l'exécution de contrôles de sécurité des machines, d'analyses des risques ainsi que pour l'élaboration de formations de sécurité.

- **Document d'orientation des 16 règles de sécurité vitales sur la sécurité des machines** qui intègre le « Code of Practice for the Safeguarding of machinery used in the aggregates industry » de la Quarry Products Association en Grande-Bretagne – ce document d'orientation contient un guide visuel sur les exigences en matière de protection et d'isolement.

- **Sécurité des machines dans le cadre des activités Lightside:** il s'agit d'un document d'orientation interne qui contient un guide visuel sur les exigences en matière de protection et d'isolement.

Intégrité des systèmes d'interverrouillage

Des membres du personnel de maintenance ont contourné certains interverrouillages, ce qui a entraîné un certain nombre d'accidents graves au sein du groupe.

Année	Détails du décès : isolement énergétique
2000	Technicien de maintenance écrasé par un dispositif de serrage de palette durant la maintenance
2001	Contractant écrasé durant la mise en service d'une machine
2001	Salarié coincé par une machine de palettisation de briques
2004	Salarié heurté par une machine automatique pendant l'exécution de la maintenance
2005	Salarié piégé à l'intérieur d'un palettiseur
2005	Salarié piégé dans un dispositif d'alimentation de blocs de polystyrène
2007	Salarié piégé et tué après avoir accédé à une ligne de coupe EPS pour éliminer un blocage
2009	Salarié piégé et tué entre une glissière et une colonne après avoir pénétré dans une zone interverrouillée
2011	Salarié piégé et tué après avoir accédé à une zone de préhension de briques

Chaque entreprise doit mettre en place un système de contrôle formel de tous les interverrouillages afin d'en garantir l'intégrité, autrement dit d'éviter leur contournement. Les systèmes d'interverrouillage doivent être connectés à un circuit à sécurité intégrée. L'expérience montre que les tentatives de contourner des interverrouillages témoignent d'un problème de production ou de maintenance qui peut être facilement résolu en plaçant la protection près de la machine pour faciliter l'inspection visuelle et l'installation d'équipements tels que des points de graissage à distance.

Si une inspection révèle que des interverrouillages de machine ont été contournés, une évaluation de la gestion doit être réalisée afin d'identifier la ou les causes ayant mené à ce contournement (le contournement d'un interverrouillage est une infraction grave aux procédures de sécurité qui entraîne une sanction disciplinaire grave).

Systèmes d'arrêt d'urgence

Lorsqu'il est activé, un télérupteur de bande transporteuse doit ouvrir une paire de contacts qui sont connectés électriquement à un circuit à sécurité intégrée. Le circuit à sécurité intégrée électrique doit être évalué et conçu dans l'optique des risques, de manière à ce que les mesures nécessaires soient prises pour garantir la fiabilité de ce circuit à sécurité intégrée. Parallèlement, le télérupteur doit actionner un mécanisme de loquet qui maintient les contacts ouverts. La configuration doit être telle que le réarmement du bouton d'arrêt d'urgence ou de l'interrupteur à câble ne redémarrera pas la machine.

Tous les interrupteurs à câble de bande transporteuse se caractérisent par ce qui suit:

1. **Spécifications techniques**
   a) Soit un interrupteur est installé à chaque extrémité, SOIT.
   b) b)un interrupteur unique est installé à une extrémité et un ressort de tension est fixé à l'autre extrémité de sorte qu'une traction sur le câble dans l'une ou l'autre direction arrête la bande transporteuse.

2. **Essai (interrupteurs à câble et boutons d'arrêt d'urgence de bande transporteuse)**
   Il est important que tous les interrupteurs à câble soient testés régulièrement, c.-à-d. vérifiés physiquement pour s'assurer du fonctionnement du déclenchement, et pour s'assurer également que les interrupteurs ne sont pas bloqués:
   - les interrupteurs à câble et les boutons d'arrêt d'urgence doivent être testés au moins une fois par an.

2 RSV 2 • Sécurité des machines

SÉCURITÉ DES MACHINES : RÈGLES DE SÉCURITÉ À ADOPTER

Les bandes transporteuses NE PEUVENT FONCTIONNER QUE si tous les systèmes de protection approuvés sont en place.

Les travailleurs DOIVENT appliquer la procédure LOTOC/LTT pour isoler toutes les sources d'énergie avant d'effectuer des tâches d'entretien.

Les travailleurs DOIVENT appliquer la procédure LOTOC/LTT pour isoler toutes les sources d'énergie avant d'effectuer des tâches de nettoyage et de déblocage.

Les travailleurs NE PEUVENT PAS modifier, employer abusivement ou retirer des dispositifs de contrôle, d'interverrouillage ou d'avertissement.

Les travailleurs DOIVENT veiller à ce que leurs vêtements, leurs outils, les parties de leur corps et leur chevelure soient tenus éloignés des bandes transporteuses.

Les travailleurs NE PEUVENT PAS grimper, s'asseoir ou se tenir debout sur une bande transporteuse découverte, la toucher, l'utiliser pour se déplacer ni marcher au-dessus ou en dessous.

Les travailleurs DOIVENT présenter le niveau de formation et les compétences nécessaires pour utiliser et entretenir des bandes transporteuses.

Les travailleurs DOIVENT connaître l'emplacement et le fonctionnement de toutes les commandes d'arrêt et de mise en marche.

Les travailleurs DOIVENT veiller à ce que tout le monde se tienne éloigné des bandes transporteuses avant leur démarrage.

Les travailleurs DOIVENT signaler tous les comportements et les situations susceptibles de présenter un danger.

Fig. A
Type d'interrupteur d'isolement électrique requis

Fig. B
Alarme de prédémarrage requise avec combinaison de sirène et de lampe clignotante

25

RSV 2 • Sécurité des machines 2

Exigences de la règle 2

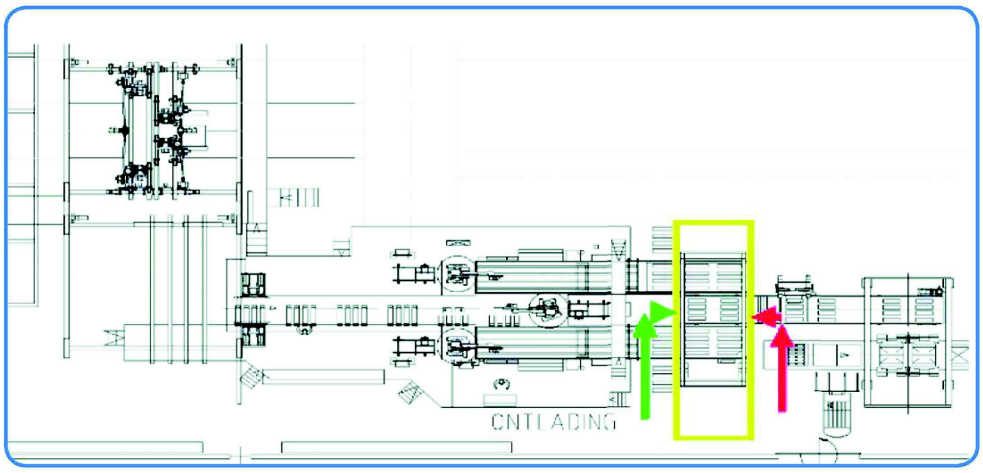
1. Toutes les machines doivent être protégées conformément aux directives CRH s'appliquant à votre site, à savoir:
   - le document d'orientation de CRH sur la sécurité des machines (intégrant le document d'orientation technique QPA) ;
   - le document relatif à la sécurité des machines Lightside.
2. Sur la base des exigences/directives citées ci-dessus au point 1), il convient d'attirer l'attention en particulier sur les exigences suivantes:
   - Toutes les protections de machine doivent être fixées. Cela signifie qu'un outil technique est nécessaire pour ouvrir la protection.
   - Les transporteurs à vis sans fin doivent être fixés de telle sorte qu'un outil technique soit nécessaire pour les retirer.
3. Tous les systèmes d'interverrouillage doivent être testés et inspectés mensuellement par une personne compétente. Le directeur du site a la responsabilité de veiller à ce qu'un tel système soit en place.

   Lorsqu'un cas de contournement de systèmes d'interverrouillage a été détecté, les raisons de cette modification doivent être examinées et identifiées.
4. Chaque machine s'appuyant sur des barrières ou des protections avec dispositifs d'interverrouillage doit:
   - Faire l'objet d'une évaluation des risques spécifique identifiant clairement:
     - les circuits et relais qui sont déployés lorsqu'une barrière ou une protection avec dispositif d'interverrouillage est ouverte ou retirée – cela permet d'identifier clairement ce qui est contrôlé (et ce qui ne l'est pas) par les interverrouillages ;
     - les sources d'énergie pneumatiques ou hydrauliques ;
     - les sources d'isolement pneumatiques/hydrauliques.

   Les exigences techniques liées aux interverrouillages sont incluses dans les remarques Conseils de CRH des sections Sécurité des machines/Isolement énergétique.
5. Tous les interrupteurs à câble d'arrêt d'urgence de bande transporteuse doivent être configurés de telle sorte qu'il y ait soit un interrupteur à chaque extrémité du câble, soit un interrupteur unique à l'une des extrémités et un ressort de tension fixé à l'autre extrémité.
6. Au minimum, tous les interrupteurs à câble et les boutons d'arrêt d'urgence doivent être testés au moins une fois par an. Chaque site devra avoir la preuve de tels contrôles et essais.
7. Sécurité des machines : les règles de sécurité à adopter (voir page 25) doivent être intégrées aux programmes de formation à la sécurité des machines.
8. Les boutons d'arrêt d'urgence adaptés aux machines à entraînement électrique et mécanique telles que les moteurs, les presses et les rouleaux, doivent être clairement identifiés – voir exemples à la page 27.
9. Tous les interrupteurs d'isolement électrique doivent être configurés de telle sorte qu'il ne soit possible de bloquer le dispositif d'isolement qu'en position « OFF ». (Fig. A, page 25).
10. Toutes les bandes transporteuses doivent être munies d'une alarme de prédémarrage avec un délai approprié et un système combiné de signaux acoustiques et lumineux. (Fig. B, page 25).

2 **RSV 2 • Sécurité des machines** CRH

Accident mortel au sein du groupe – étude de cas

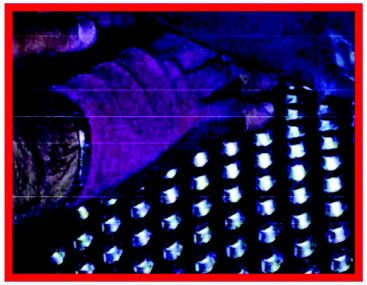


Accident mortel d'avril 2011 – briqueterie CRH :
un dispositif de préhension (indiqué en jaune) était protégé d'un côté par un système interverrouillé. Le personnel était censé accéder au dispositif de préhension en suivant l'itinéraire représenté par les flèches vertes et activer le système d'interverrouillage. Toutefois, un raccourci par l'itinéraire représenté par les flèches rouges s'était développé et ce point d'accès n'était pas protégé.

Accident grave 2005 :
un opérateur a subi de graves blessures après avoir été coincé dans un tambour de renvoi.

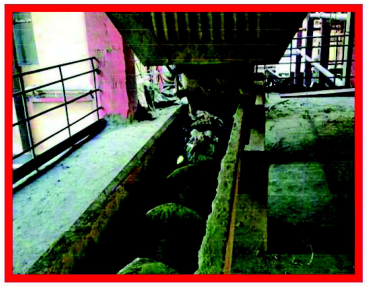
27

RSV 2 • Sécurité des machines 2

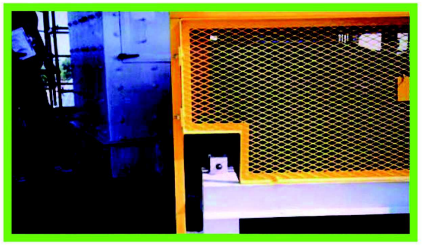


Accident grave – étude de cas 2013 :
un employé a perdu les deux mains après avoir été coincé dans une emboutisseuse de feuilles en plastique.

Accident grave – étude de cas 2014 :
un employé a subi de graves blessures aux mains et aux bras après avoir été coincé entre les volets de décharge de benne et la structure de la benne.

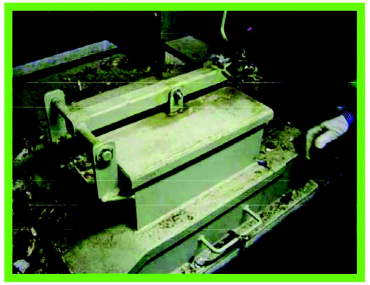


Accident grave – étude de cas 2014 :
un employé a retiré le capot de vis à ciment et a été coincé dans la vis qui continuait de fonctionner et n'avait pas été isolée.



Graissage à distance pour ne pas avoir à retirer la protection de la machine.

2 RSV 2 • Sécurité des machines



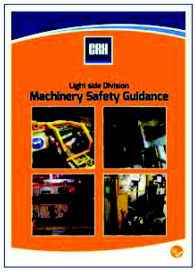
Trappe d'inspection (avec grille verrouillée) sur un transporteur à vis sans fin.

Contractants au travail sur le distributeur (qui était à l'arrêt, mais pas isolé).

Cette bande (qui n'était pas isolée) a été démarrée alors que la victime se tenait debout dessus.

21 juin 2017:
un travailleur de 26 ans employé par une entreprise de maintenance contractante a subi des blessures mortelles.

RSV 3 • Isolement énergétique/LOTOTO ou LOTOC 3



Introduction

Il y a eu un nombre significatif d'accidents mortels et graves impliquant des personnes coincées dans une machine en raison du non-respect de la procédure d'isolement correcte. Une série de ces accidents sont décrits aux pages suivantes. Les concepts LOTOC (« Lock Out Tag Out Confirm », verrouillage - étiquetage - confirmation) ou LTT (« Lock Out Tag Out Try », verrouillage - étiquetage - essai) sont tous deux utilisés et basés sur le même principe. Il est important d'assurer une certaine cohérence quant à la compréhension du terme « Isolement énergétique ».

L'« isolement énergétique » se rapporte aux sources d'énergie suivantes:

- électriques,
- pneumatiques,
- hydrauliques,
- mécaniques/gravitationnelles
- thermiques,
- énergie résiduelle dans des éléments de machine,
- flux de matériaux.

Année	Détails du décès
2000	Technicien de maintenance écrasé par un dispositif de serrage de palette durant la maintenance
2001	Contractant écrasé durant la mise en service d'une machine
2001	Salarié coincé par une machine de palettisation de briques
2004	Salarié heurté par une machine automatique pendant l'exécution de la maintenance
2005	Salarié piégé à l'intérieur d'un palettiseur
2005	Salarié piégé dans un dispositif d'alimentation de blocs de polystyrène
2007	Salarié piégé et tué après avoir accédé à une ligne de coupe EPS pour éliminer un blocage
2008	Deux contractants mortellement blessés lors du redémarrage d'un broyeur alors qu'ils travaillaient toujours dans celui-ci
2009	Salarié piégé et tué entre une glissière et une colonne après avoir pénétré dans une zone interverrouillée
2011	Salarié piégé et tué après avoir accédé à une zone de préhension de briques
2016	Contractant coincé dans une bande transporteuse
2017	Contractant coincé dans une bande transporteuse
2017	Contractant enseveli lorsque la porte coulissante pneumatique s'est ouverte au-dessus de la zone où il travaillait.

Exigences de la règle 3

1. Chaque site doit disposer d'une politique LOTOC/LOTOTO documentée intégrant des règles LOTOC/LOTOTO spécifiques pour les machines.
2. Cette politique doit couvrir les 7 sources d'énergie indiquées ci-dessus. Les sites seront tenus de prouver que les différentes sources d'énergie ont été prises en considération dans les analyses des risques des machines.
3. Les salariés impliqués dans un élément quelconque des procédures LOTOC/LOTOTO doivent être formés à cette politique et aux procédures associées. Des séances de rappel doivent être organisées sur une base continue au moins une fois par an.
4. Tous les dispositifs d'isolement doivent être clairement étiquetés pour identifier la pièce d'équipement qu'ils isolent. En plus de cadenas, des cadenas-moraillons (voir photo en page 34) doivent également être installés en tant qu'éléments de tous les systèmes de travail sûrs par isolement.
5. Tous les salariés et les contractants impliqués dans des procédures LOTOC/LOTOTO doivent recevoir un cadenas personnel et un système d'identification à fixer sur le dispositif d'isolement dans le cadre de la procédure LOTOC/LOTOTO.
6. Responsable de l'isolement : si plusieurs personnes sont impliquées dans une procédure LOTOC/LOTOTO, l'utilisation d'un condamnateur multiple ou d'une boîte de condamnation est obligatoire et un membre du personnel de CRH doit être désigné en tant que première personne à poser son cadenas et dernière à le retirer. Les procédures LOTOC/LOTOTO, et les informations propres à chaque site relatives aux procédures LOTOC/LOTOTO, doivent faire partie de l'initiation à la sécurité du site (destinée aux salariés et aux contractants) incluant obligatoirement une évaluation.

3 RSV 3 • Isolement énergétique/LOTOTO ou LOTOC

Exigences de la règle 3 (suite)

7. Chaque pièce d'équipement s'appuyant sur des barrières ou des protections avec dispositifs d'interverrouillage doit:

   - Faire l'objet d'une évaluation des risques spécifique identifiant clairement:
     - les circuits et relais qui sont déployés lorsqu'une barrière ou une protection avec dispositif d'interverrouillage est ouverte ou retirée ; Cela permet d'identifier clairement ce qui est contrôlé (et ce qui ne l'est pas) par les interverrouillages ;
     - les sources d'énergie pneumatiques ou hydrauliques ;
     - les sources d'isolement pneumatiques/hydrauliques.

8. Normes de changement de moule sur les machines équipées de sections de distributeur frontal:

   - Le changement de moule doit être effectué en tenant compte de l'évaluation des risques au niveau du site et conformément aux procédures d'exploitation sûres incluant la procédure LOTOTO/LOTOC propre à chaque machine.
   - Cette procédure doit inclure des photos illustrant les différentes étapes suivies pour effectuer le changement de moule.
   - Un exemple est disponible sur le point de partage.
   - Cette procédure doit être réalisée par deux personnes sauf s'il existe un dispositif de chargement de moule automatique.
     - Reculez la section de distributeur frontal jusqu'à la position d'isolement et retirez le moule de la machine en suivant la procédure indiquée.
     - Une fois le nettoyage effectué, placez le nouveau moule dans la machine en suivant la procédure.

   - Si le positionnement de la section de distributeur frontal est effectué à l'aide d'un système hydraulique, l'absence de mode de fonctionnement au ralenti constitue un risque supplémentaire nécessitant l'application des procédures ci-dessous.

     1. Tous les ajustements de position du moule et de la section de distributeur arrière doivent être terminés.
     2. Tous les opérateurs impliqués dans le changement de moule doivent avoir quitté la zone de la machine.
     3. Le placement de la section de distributeur frontal en position opérationnelle doit être effectué à partir du tableau de commande principal.
     4. Si les conditions locales ne permettent de déplacer la section de distributeur frontal qu'à partir d'un tableau local, ce dernier doit être situé à une distance de sécurité de plus de 2 mètres de la position de verrouillage.
     5. Lorsque le distributeur frontal est en position de verrouillage, l'isolement (LOTOTO/LOTOC) doit être effectué en boulonnant la section de distributeur frontal sur le châssis principal.
     6. Ce n'est qu'après avoir effectué le verrouillage et s'être assuré que toutes les sections sont connectées que l'opérateur peut retirer le dispositif LOTOTO/LOTOC.
     7. La machine est, à ce stade, prête à être mise en mode opérationnel.

   - Si le positionnement de la section de distributeur frontal est effectué au moyen d'un système électrique, le déplacement de l'unité requiert la présence d'un mode de fonctionnement au ralenti et d'un bouton d'activation/interrupteur de type « homme-mort » (connecté à un relais/contrôleur de sécurité).

   - Pour les machines où le contrôle des mouvements doit être effectué à l'intérieur de l'enceinte, la meilleure pratique consiste à utiliser un interrupteur d'activation/homme-mort pour l'ensemble de ces mouvements. Voir illustration.

     L'utilisation d'une alarme sonore ou d'une sonnerie qui se déclenche avant tout mouvement peut également servir à alerter les opérateurs qui se trouvent à proximité de la zone de travail.

9. Tous les interrupteurs d'isolement électrique doivent être configurés de telle sorte qu'il ne soit possible de bloquer le dispositif d'isolement qu'en position « OFF ». (Fig. A, page 32).

RSV 3 • Isolement énergétique/LOTOTO ou LOTOC 3

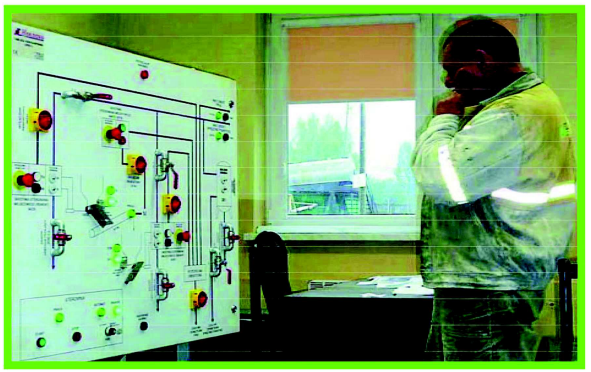
Type d'interrupteur d'isolement électrique requis.

Alarme de prédémarrage requise avec combinaison de sirène et de lampe clignotante.

Accident mortel en 2016 – usine à chaux:
deux salariés étaient en train de remplacer une jupe en caoutchouc autour d'un point de décharge. Le convoyeur à bande avait été arrêté à des fins de maintenance (par une autre équipe du personnel de maintenance) en appliquant une procédure d'isolement complet (LTT/LOTOC). L'accident s'est produit lorsque le dispositif d'isolement a été retiré en bout de chaîne pour faire fonctionner un convoyeur à bande pendant quelques instants (afin d'éliminer des matériaux accumulés sur un autre point de décharge) – l'équipe à l'origine du redémarrage du convoyeur pensait que l'autre équipe avait terminé son travail. Aucun des deux salariés n'avait attaché son cadenas personnel. L'un d'eux a été tué à la suite du redémarrage du convoyeur à bande.

3 RSV 3 • Isolement énergétique/LOTOTO ou LOTOC

Accident en 2015 :
un employé a introduit cette barre dans une protection de bande transporteuse pour éliminer une accumulation de matière. La barre s'est coincée dans le point de pincement mobile et a été happée avec la main du travailleur. Le travailleur a perdu la partie supérieure du majeur de la main droite et a subi des lésions des tissus mous au pouce de la main gauche.



Tableaux de formation aux procédures LOTOTO/LOTOC. Ces tableaux, conçus individuellement, contiennent plusieurs scénarios utilisés pour former et évaluer les apprenants (de manière individualisée) dans le domaine de la consignation et de l'isolement énergétique.

CRH RSV 3 • Isolement énergétique/LOTOTO ou LOTOC 3

Isolement pneumatique

Point d'isolement pneumatique clairement identifié.

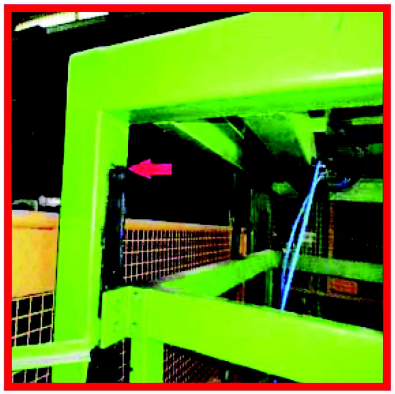
Isolement mécanique : protection d'une porte coulissante (Mécanique + Cadenas)

Isolement mécanique : protection d'une porte coulissante (Mécanique + Cadenas)

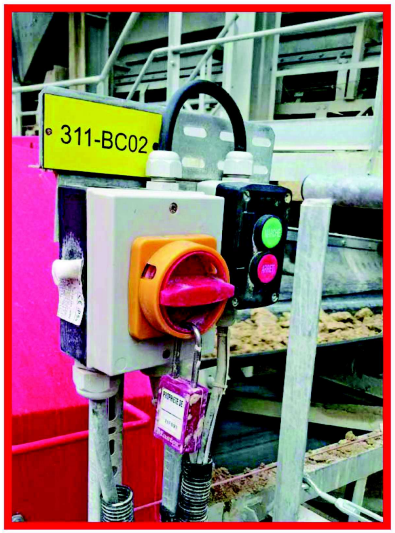
Contrôle de confirmation pour s'assurer que tout l'air résiduel a été évacué du système.

LTT ou LOTOC

3 RSV 3 • Isolement énergétique/LOTOTO ou LOTOC CRH



Accident en 2015:
l'opérateur avait réattaché un joint de raccordement qui s'était détaché de la ligne d'alimentation pneumatique d'un dispositif de serrage. La victime avait ouvert la porte fermée électroniquement afin de pénétrer dans la zone de sécurité et de monter sur le convoyeur à tablier à lattes. La réactivation de l'alimentation en air du dispositif de serrage en passant par l'ouverture illustrée ci-dessous a actionné les pinces qui se sont relevées (dans la position indiquée par la flèche rouge) et l'ont coincé en lui infligeant des blessures graves. L'entrée dans la zone n'était pas protégée par des barrières munies d'un dispositif d'interverrouillage et le fait de ne pas avoir évacué complètement l'air résiduel du système a contribué à l'accident (la vanne d'évacuation de l'air se trouvait à proximité de la position de contrôle).



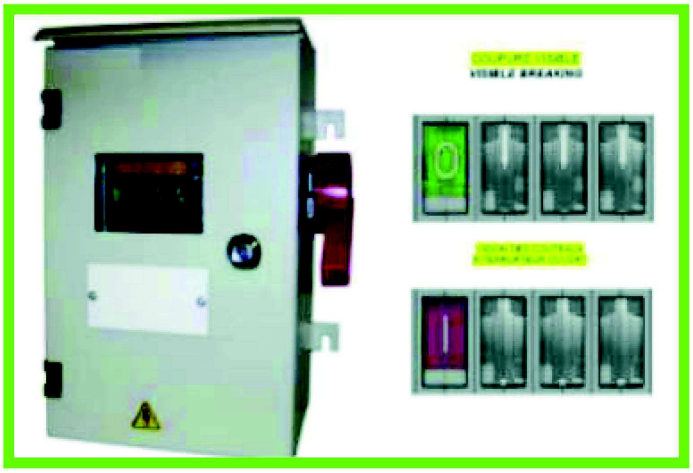
Cas d'apprentissage à fort potentiel 2016:
un salarié qui devait effectuer une tâche de maintenance a commencé par installer son dispositif d'isolement, puis a fait un test de démarrage de la machine (étape d'essai TO pour « Try Out » ou de confirmation C pour « Confirm »). La machine a démarré et une enquête a montré que le dispositif d'isolement était défaillant.

RSV 3 • Isolement énergétique/LOTOTO ou LOTOC 3

Contractants au travail sur le distributeur (qui était à l'arrêt, mais pas isolé).

Cette bande (qui n'était pas isolée) a été démarrée alors que la victime se tenait debout dessus.

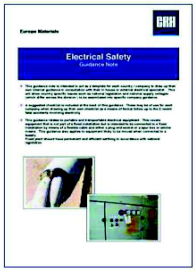
21 juin 2017 :
un travailleur de 26 ans employé par une entreprise de maintenance contractante a subi des blessures mortelles.



Interrupteur VCS (Visible Cut-off Switch) : modèle récent offrant à l'opérateur la confirmation visuelle de l'isolement.

36

4 RSV 4 • Sécurité électrique



Introduction

Il y a eu un nombre significatif d'accidents mortels et graves impliquant des personnes électrocutées ou brûlées (un certain nombre de ces accidents sont résumés à la page 38).
Un document d'orientation, à savoir le Guide de sécurité électrique de CRH, a été élaboré pour aider les sites à se conformer à cette règle.

Exigences de la règle 4

1. Chaque site d'exploitation doit soit disposer de la liste des appareils électriques utilisés, soit avoir réalisé une étude électrique. Ces informations doivent au minimum comprendre les éléments suivants:
   - Liste de toutes les installations électriques présentes sur le site.
   - Confirmation que les schémas des lignes/circuits électriques sont à jour.
   - Résumé des exigences d'entretien des appareils électriques.
   - Présence de dispositifs d'arrêt d'urgence au niveau de chaque installation.
   - Installations LOTOC/LTT en place.
   - Présence d'un mécanisme limitant l'accès aux panneaux et boîtiers électriques, transformateurs et sous-stations.
   - Toutes les installations possèdent un indice IP adapté à l'emplacement et à l'activité.
   - Confirmation que les systèmes de distribution électrique susceptibles d'être affectés par la foudre sont équipés d'une protection contre les surtensions.

2. La directive de CRH Europe relative aux systèmes électriques comprend une liste de contrôle qui doit être vérifiée une fois par an sur chaque site d'exploitation (ou plus fréquemment en fonction de la législation locale ou nationale) par un électricien (interne ou externe) dûment qualifié. Cette liste de contrôle doit en outre être disponible en cas d'inspection. La vérification annuelle de cette liste de contrôle sur chaque site d'exploitation est obligatoire.

3. Chaque site d'exploitation sera tenu de fournir une preuve que les câbles d'alimentation électriques endommagés ont été identifiés et remplacés par des câbles renforcés.

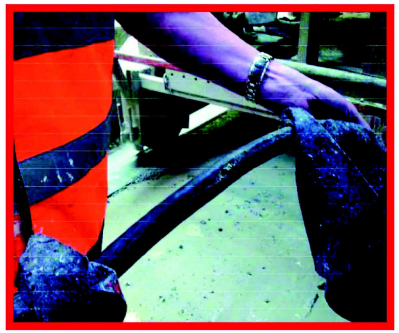
4. Chaque site d'exploitation doit se conformer aux exigences du document Guide de sécurité électrique de CRH.

5. Tous les contractants chargés d'effectuer des travaux d'électricité doivent être accrédités par des organismes externes (accréditation à définir au niveau national) et tous les électriciens internes doivent être formellement autorisés par la direction de l'usine.

6. Un système de codes de couleur permettant d'identifier les appareils électriques portables devra être mis en place d'ici le 1er janvier 2019. Chaque période de 12 mois minimum correspondra à une couleur spécifique telle que le jaune. La présence sur un appareil électrique portable d'une étiquette d'inspection de couleur particulière, telle que le jaune, indique que l'équipement a été contrôlé et testé durant la période correspondante (de 12 mois au minimum). Tous les utilisateurs d'appareils électriques portables seront alors invités à n'utiliser que les appareils portant l'étiquette de couleur appropriée pour la période concernée. Voir photo à la page 39.

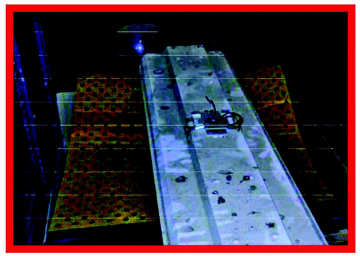
CRH RSV 4 • Sécurité électrique 4

22 juin 2017 :
un électricien contractant a subi de graves brûlures à la main et au visage en utilisant un tournevis non isolé qui a fait contact avec des éléments sous tension d'un tableau électrique et provoqué un embrasement éclair. Les procédures n'avaient pas été respectées et l'électricien utilisait un outil inadapté (photo A) et incorrectement isolé (photo B).



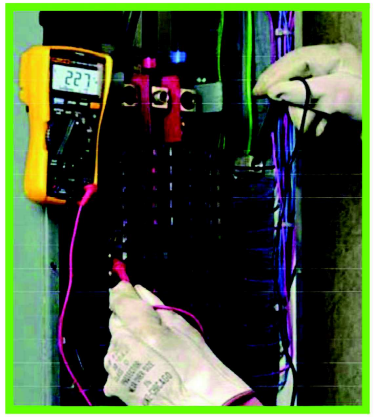
Accident mortel en 2011 :
un salarié a ramassé un câble qui était endommagé. Il a subi une décharge électrique mortelle.

2015 Accident :
un électricien contractant a subi des brûlures superficielles aux deux mains en retirant un compartiment à fusibles dans la sous-station de la salle de commande, sur le site de Croxden Quarry. L'incident était dû à un arc électrique dans le panneau.

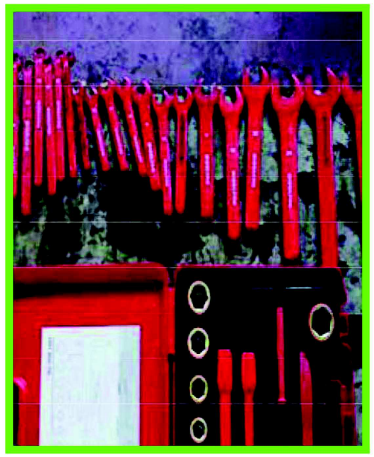


Accident mortel en 2012 :
un électricien était occupé à remplacer une ampoule lorsqu'il a été électrocuté – l'isolement électrique du circuit n'avait pas été confirmé.

4 RSV 4 • Sécurité électrique CRH



Multimètre numérique.

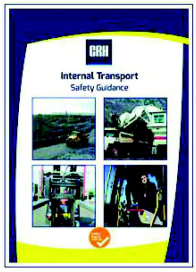


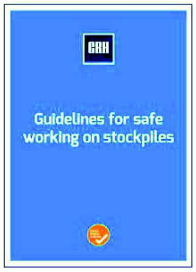
Outils isolés

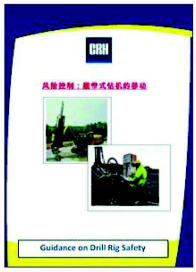
Tous les points de contact sous tension sont gainés et couverts.

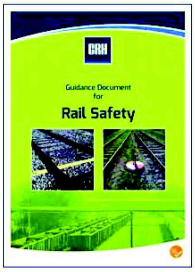
Instructions enjoignant à tous les utilisateurs d'appareils électriques portables de n'utiliser que le matériel portant l'étiquette de couleur correspondant à la période.

RSV 5 • Transport sur site (y compris opérations ferroviaires) **5**









Introduction

Les accidents impliquant des unités mobiles représentent 60 % des accidents mortels dans l'industrie des granulats. Cette règle est conçue pour se concentrer sur les principales causes d'accidents dans ce secteur.

Année	Détails du décès
1997	Contractant heurté par un camion RMC effectuant une marche arrière sur le site
2001	Chauffeur de tombereau tué après que le véhicule s'est retourné
2004	Contractant heurté par une excavatrice effectuant une marche arrière
2004	Employé heurté par un camion effectuant une marche arrière sur le site
2006	Contact entre un camion et une ligne électrique aérienne sur un chantier de revêtement routier – chauffeur tué lorsqu'il a touchéle camion
2007	Chauffeur de poids lourd contractant tué après une sortie de route sur une voie publique
2007	Chauffeur de poids lourd contractant écrasé entre son véhicule et le portail d'entrée après avoir oublié de serrer le frein à main
2013	Cabine de contrôle heurtée par une excavatrice – travailleur à proximité tué par l'effondrement du bâtiment
2014	Un chauffeur de camion s'est arrêté sur une route publique pour contrôler la sécurité du chargement de tuyaux qu'il transportait lorsque le chargement s'est renversé sur lui
2014	Contractant heurté et tué par un wagon ferroviaire lors d'une réparation
2016	Salarié heurté et tué par un chariot élévateur à fourche effectuant une marche arrière

Remarque : les problèmes se rapportant à la sécurité des chariots élévateurs à fourche sont traités à part dans la règle de sécurité vitale 6.

Accident mortel en 2016 – usine RMC:
un travailleur était en train de nettoyer une cour à l'aide d'un tuyau d'arrosage. Au même moment, une opération de nettoyage était en cours sur un camion malaxeur RMC (dont le moteur tournait). Une fois le nettoyage terminé, le camion malaxeur RMC s'est mis à avancer. Le conducteur était en train de regarder sur sa gauche où sa vue était bloquée par un autre camion malaxeur RMC (voir photo).

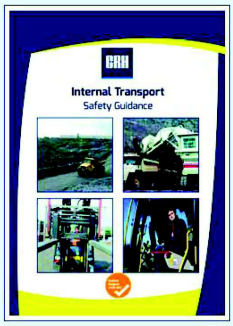
Alors qu'il avançait, le conducteur n'a pas vu le travailleur (qui nettoyait la cour) et l'a renversé.

5 RSV 5 • Transport sur site (y compris opérations ferroviaires)

Exigences de la règle 5

1. Chaque site doit disposer de règles de transport sur site documentées, basées sur une évaluation du transport sur le site prenant au moins en considération les éléments suivants:

   a) Séparation des véhicules et des piétons : cette mesure doit inclure une évaluation des risques liés au transport sur le site. Il s'agit en fait de fournir une vue d'ensemble des flux et des mouvements des camions, des voitures, de l'usine mobile et des personnes. Voir à ce sujet l'exemple développé dans la note d'orientation CRH relative à la sécurité du transport interne (« Internal Transport: Safety Guidance ») illustrée ci-dessous.
   b) Protection des bords pour les rampes et les bermes.
   c) Exigences en termes de compétences et de formation pour les chauffeurs d'unités mobiles.
   d) Règles applicables aux véhicules –
      a. Limites de vitesse/restrictions.
      b. Utilisation de téléphones portables.
      c. Port obligatoire de la ceinture de sécurité pour tous les chauffeurs, quel que soit le véhicule.
      d. Transport de passagers dans des véhicules. Les passagers ne peuvent être transportés dans un véhicule que si celui-ci dispose d'un siège séparé.
      e. **Remorquage de véhicules :** avant le remorquage, il est nécessaire de veiller aux points suivants :
         - Une évaluation des risques doit être réalisée en tenant compte d'aspects tels que l'adéquation du véhicule de remorquage, la compétence du personnel, la proximité des véhicules, la pente et l'inclinaison, les points d'attache, la zone d'exclusion, etc.
         - Pour remorquer un véhicule, utilisez exclusivement des câbles ou sangles de remorquage (pas en acier) ou des tiges de traction fixes certifiés. Ceux-ci doivent être examinés régulièrement.
         - Les chaînes/sangles utilisées pour le remorquage ne doivent jamais servir à soulever le véhicule. Elles doivent être clairement étiquetées « Towing Only » (Remorquage uniquement).



   Un document d'orientation fournissant des conseils spécifiques et un nombre significatif d'exemples est disponible pour faciliter l'application complète de cette règle.

2. Tous les tombereaux, pelles et niveleurs doivent être équipés de systèmes CCTV et de clignotants extérieurs. La nécessité de CCTV sur les excavatrices doit être basée sur l'analyse des risques du site.

   Tous les véhicules ou unités mobiles du site doivent être équipés d'alarmes de recul ainsi que de rétroviseurs concaves et convexes.
   - Tous les véhicules lourds du site qui travaillent dans des zones où il existe un risque de chute de matériaux sur la cabine du véhicule doivent être équipés d'une structure de protection contre les chutes d'objets (FOPS).
   - Tous les véhicules lourds du site qui travaillent dans des zones où ils sont susceptibles de se renverser doivent être équipés d'un système de protection contre le renversement (ROPS). Voir photos d'accident à la page 47.

3. Un système doit être mis en place pour s'assurer qu'un contrôle documenté préalable au démarrage est effectué sur chaque véhicule au début de la période de travail.

4. Chaque site doit disposer d'une politique obligeant tous les salariés, contractants et visiteurs à porter si nécessaire une tenue haute visibilité. Il est interdit au personnel chargé de la production ou de la maintenance de porter des vestes ou des gilets haute visibilité, car ces tenues peuvent présenter un danger en s'ouvrant ou en se détachant. Dans ce cas, l'utilisation de salopettes ou de polos haute visibilité est recommandée. Les vêtements haute visibilité doivent être jaunes ou orange et dotés de bandes réfléchissantes (conformément à la norme EN ISO 20471).

5. Un système doit être en place afin de s'assurer que les systèmes de frein des tombereaux et des pelles chargeuses sont testés au moins deux fois par an.

RSV 5 • Transport sur site (y compris opérations ferroviaires) 5

Exigences de la règle 5 (suite)

6. Tous les salariés utilisant des véhicules du site (cela ne comprend pas les voitures de fonction destinées à circuler sur la voie publique) doivent être formés et réaliser des inspections documentées quotidiennes des véhicules de la société avant toute utilisation. Les salariés utilisant des unités mobiles sur le site doivent suivre une formation de recyclage régulière. Cette formation de recyclage des salariés doit être donnée au moins **tous les 3 ans** et doit comprendre une évaluation par un instructeur compétent de l'opérateur qui exploite effectivement l'élément d'unité mobile. Cette exigence ne s'applique pas aux projets de construction dans lesquels les opérateurs d'unités mobiles sous contrat détiennent des preuves de compétences obtenues auprès d'organismes externes agréés. L'intervalle de 3 ans pour les salariés doit identifier le niveau de risque élevé encouru avec les véhicules du site. La formation de recyclage ne doit pas être une procédure longue ; un instructeur compétent peut simplement observer un chauffeur au volant du véhicule pendant 45 à 60 minutes pour s'assurer que de mauvaises habitudes ou de mauvaises pratiques ne se sont pas développées depuis la formation initiale du chauffeur.

7. Une protection des bords doit être en place sur les voies de transport et d'accès du site afin d'éviter le basculement de véhicules par-dessus un bord sans protection. La hauteur de cette protection doit être équivalente à 1,5 mètre minimum ou à la moitié du diamètre de la roue du plus grand véhicule du site empruntant cette voie. Les largeurs et déclivités des routes de transport doivent être conformes au schéma de la page 48, à moins qu'une évaluation des risques des conditions existantes ait été réalisée et que cela ne soit pas considéré comme nécessaire.

8. Tous les salariés conduisant sur une voie publique pour le compte de la société doivent être évalués afin de déterminer s'ils doivent suivre une formation de recyclage. Chaque société peut définir les critères de sélection du personnel pour ce type de formation. Cependant, il est prévu que tout membre du personnel parcourant plus de 10 000 km par an pour le compte de la société suive une formation de recyclage (à définir au niveau national) au moins tous les 3 ans. Le nouveau seuil réduit (de 10.000 km) à partir duquel la formation est désormais obligatoire entrera en application au mois de janvier 2019.

Équipement de protection individuelle: voir point 3 du cadre minimum obligatoire à la page 13.

5 RSV 5 • Transport sur site (y compris opérations ferroviaires)

Exigences de la règle 5 (suite)

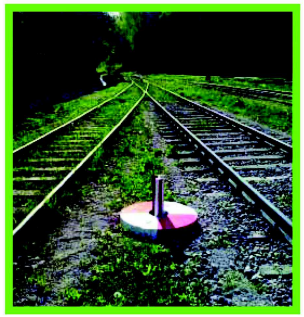
9. Sécurité ferroviaire
   - Tout le personnel ayant des responsabilités liées à un aspect quelconque de la planification, des opérations ou de la maintenance concernant les opérations ferroviaires doit disposer des preuves de ses compétences dans son domaine de responsabilités, obtenues auprès d'un organisme externe agréé ou à la suite d'un programme de formation interne agréé.
   - Une évaluation globale des risques liés à l'activité ferroviaire couvrant au minimum les points suivants doit être réalisée:
     - contacts entre les trains, tête à tête et tête à queue ;
     - contacts entre les trains et d'autres objets (p. ex. véhicules, groupes de travail, unités, machines et équipements, personnel et animaux) ;
     - déraillement et réenraillement ;
     - désattelage en cours de trajet ou de passage d'un aiguillage ;
     - aiguillage ;
     - exécution de manœuvres dans la gare de triage (sauf par des locomotives) ;
     - caractéristiques de la locomotive ou de la charge ;
     - incapacité inattendue d'un opérateur et déficience d'opérateurs (y compris de contrôleurs de la circulation) ;
     - procédures et règles concernant le calage.
   - L'indicateur signalant le lieu de stationnement sûr doit être clairement visible – voir exemples à la page 44.

10. La directive CRH relative au travail à proximité d'un point d'eau doit être appliquée en cas d'évaluation des risques liés au travail ou aux mouvements de véhicules à proximité d'un point d'eau – voir RSV 12, exigence 13.

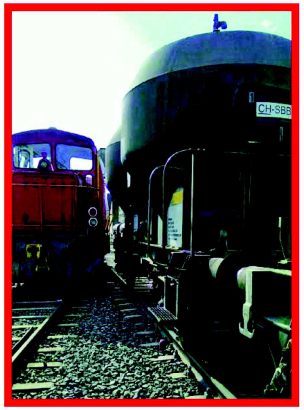
11. Une « règle des 2 mètres » minimum est d'application pour la conduite de véhicules sur le lieu de travail et il incombe à chaque conducteur de la respecter. Cette « règle des 2 mètres » stipule que personne ne doit se trouver dans un rayon de 2 mètres autour du véhicule avant que l'opérateur ne mette son véhicule en marche.

12. Toutes les tâches liées à l'entretien des véhicules (gonflage ou correction de la pression des pneus, démarrage forcé de batterie, nettoyage de véhicules, etc.) ne peuvent être exécutées que par des salariés, des contractants et des tiers autorisés – cette autorisation doit être accordée par la direction du site et implique une évaluation des risques liés à la tâche concernée.
   - Une fois autorisé, tout gonflage de pneu (d'unité mobile lourde) ne peut être exécuté qu'en utilisant des dispositifs de contention de pneu et des conduites d'air suffisamment longues pour permettre à l'utilisateur de se tenir en sécurité sur le côté (voir photos pages 47 et 48).
   - Tous les sites sur lesquels des opérations de gonflage de pneus d'unités mobiles lourdes sont effectuées doivent se référer à l'exemple illustré en haut de la page 40, qui permet un gonflage de pneus à pression contrôlée et à accès contrôlé.
   - Tous les sites sur lesquels des opérations de chargement ou de démarrage forcé de batterie sont effectuées doivent disposer de procédures de site spécifiques décrivant ces tâches.

13. Un message d'avertissement (semblable à l'exemple présenté en haut de la page 45) doit être affiché à l'extérieur des ateliers ou des zones d'entretien de véhicules du site. Un message d'avertissement du même type doit également être affiché pour indiquer clairement que les tâches d'entretien de véhicule (gonflage de pneus, chargement de batterie ou nettoyage de vitres) ne peuvent être effectuées dans cette zone qu'avec l'autorisation spécifique du directeur du site. Le but de cette obligation est de s'assurer que les transporteurs sous contrat qui utilisent le site n'effectuent pas d'entretiens de véhicule non autorisés sur le site.



Repères identifiant clairement la position de maintien requise pour les wagons garés



Accident en 2014:
un salarié se tenait debout sur les marches d'accès à la locomotive (en utilisant une télécommande). La locomotive a heurté un wagon qui avait roulé sur la voie principale depuis une voie secondaire. Le frein du wagon n'était pas serré et le wagon n'était pas calé.

Une pancarte de ce type, conforme à la législation locale, doit être placée à l'extérieur des ateliers ou des zones d'entretien de véhicules du site.

Exigences en matière d'EPI spécifiées à l'entrée du site.

Accident chez Bauking:
collision entre un chariot élévateur à fourche et un camion en cours de chargement.

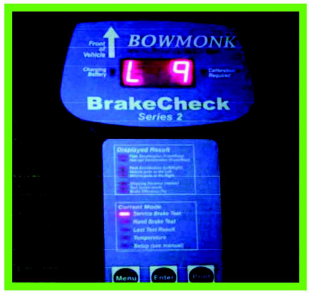
RSV 5 • Transport sur site (y compris opérations ferroviaires) 5

Accident mortel au sein du groupe - Étude de cas 2004 : contremaître mortellement blessé après avoir été écrasé par un véhicule sortant en marche arrière d'un pont-bascule.

Accident mortel au sein du groupe – étude de cas 1998: contremaître écrasé par un tombereau effectuant une marche arrière.

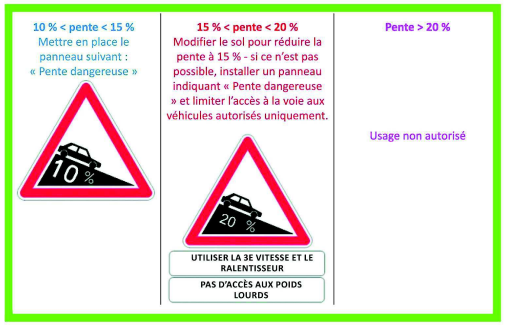
Il y a trois personnes sur cette photo – pouvez-vous les apercevoir toutes les trois?

5 RSV 5 • Transport sur site (y compris opérations ferroviaires)

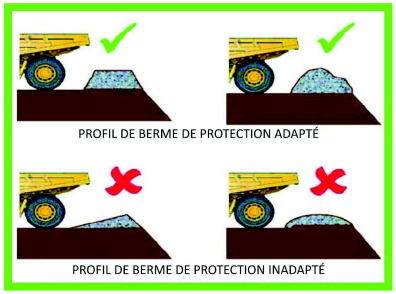


Testeur de frein pour grands véhicules de chantier.

Règle des 2 mètres clairement affichée sur le véhicule.

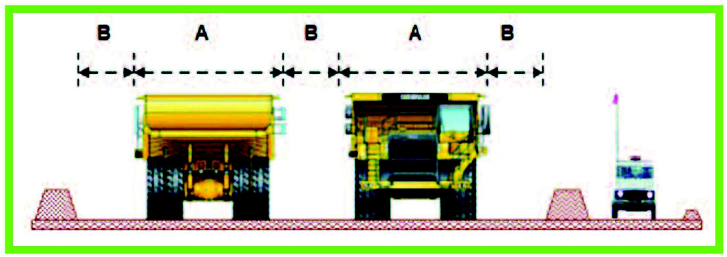


CRH RSV 5 • Transport sur site (y compris opérations ferroviaires) 5



Bermes de protection en pratique.

Protection des bords à l'aide de structures préfabriquées.

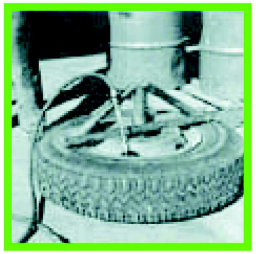


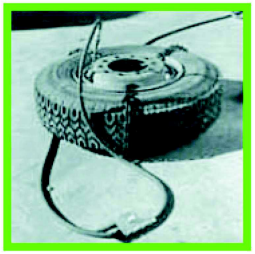
A = Largeur du camion le plus large empruntant la route
B = Moitié de la largeur du camion le plus large
p. ex. pour une route à deux voies, la route doit mesurer trois fois et demi la largeur du camion le plus large.

5 RSV 5 • Transport sur site (y compris opérations ferroviaires) CRH

Lors du gonflage du pneu avant droit d'une chargeuse frontale (qui devait être récupérée sur un site par une tierce partie), le mécanisme du pneu s'est rompu, entraînant l'éjection du joint d'étanchéité qui est venu heurter l'opérateur. Il est mort de ses blessures. La conduite d'air utilisée était connectée au compresseur du camion (de la victime) et n'était pas munie de jauge ou de régulateur.

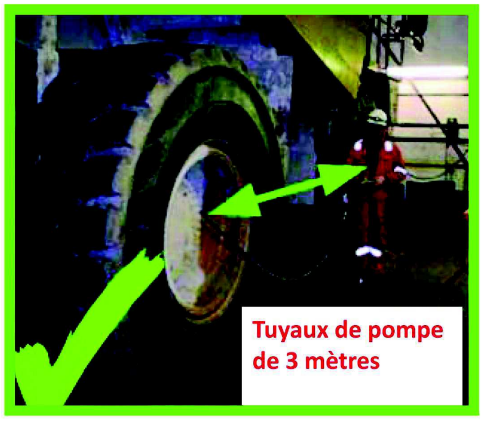
Exemples de systèmes de contention de pneu.

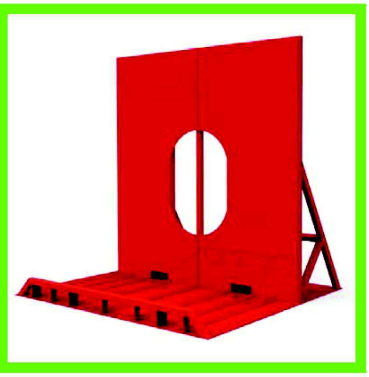




CRH **RSV 5 • Transport sur site (y compris opérations ferroviaires)** **5**

Exemple de meilleure pratique : pour éliminer le risque de gonflage excessif de pneu, la pression d'air est introduite à distance dans une unité de contrôle. La conduite d'air de 15 mètres est ensuite attachée au véhicule (à l'écart de l'unité de contrôle) et une pression d'air prédéterminée est utilisée pour gonfler le pneu. L'accès au contrôle est limité, car les utilisateurs doivent disposer de codes d'accès.





50

6 RSV 6 • Sécurité des chariots élévateurs à fourche

Introduction

Il y a eu un certain nombre d'accidents mortels et graves impliquant des chariots élévateurs à fourche au sein du groupe ces dernières années.

Année	Détails du décès
2007	Salarié heurté par un chariot élévateur à fourche effectuant une marche arrière
2009	Salarié heurté par un chariot élévateur à fourche effectuant une marche arrière
2009	Salarié heurté par un chariot élévateur à fourche en marche avant transportant une charge
2013	Salarié heurté par un chariot élévateur à fourche en marche avant

Exigences de la règle 6

1. La vitesse opérationnelle du chariot élévateur à fourche doit être limitée par le système de gestion du véhicule (si disponible) à:
   - Vitesse en marche avant: 16 km/h
   - Vitesse en marche arrière: 5 km/h

   Pour les déplacements en marche avant et en marche arrière, un système d'avertissement lumineux, tel que le système Blue Light illustré à la page 53, doit être envisagé comme mesure de contrôle possible pendant l'évaluation des risques de l'activité du chariot élévateur à fourche au sein de chaque site (la preuve de cette évaluation sera requise).

2. Une évaluation des risques doit être réalisée pour chaque chariot élévateur à fourche afin de garantir que la visibilité du chauffeur n'est pas limitée lors du transport de charges types/standards dans le cadre d'une période normale de travail.

3. Tous les chariots élévateurs à fourche doivent être équipés au minimum des éléments suivants:
   - ceinture de sécurité ;
   - gyrophare au-dessus de la cabine ;
   - alarme de recul ;
   - rétroviseur convexe.

4. Tous les chauffeurs de chariot élévateur à fourche doivent effectuer, préalablement au démarrage, un contrôle documenté avant de commencer leur période de travail.

5. Toutes les personnes qui utilisent des chariots élévateurs à fourche (y compris le personnel de maintenance qui n'utilise les unités que périodiquement) doivent recevoir une formation formelle.

6. Les salariés qui utilisent des chariots élévateurs à fourche doivent suivre une formation de recyclage régulière. Cette formation de recyclage des salariés doit être donnée au moins tous les 3 ans et doit comprendre une évaluation par un instructeur compétent de l'opérateur qui exploite effectivement l'élément d'unité mobile. L'intervalle de 3 ans pour les salariés doit tenir compte du niveau de risque élevé encouru avec les véhicules du site. La formation de recyclage ne doit pas être une procédure longue ; un instructeur compétent peut simplement observer un chauffeur au volant du véhicule pendant 45 à 60 minutes pour s'assurer que de mauvaises habitudes ou de mauvaises pratiques ne se sont pas développées depuis la formation initiale du chauffeur.

7. Une « règle des 2 mètres » est d'application pour la conduite de véhicules sur le lieu de travail et il incombe à chaque conducteur de la respecter. Cette « règle des 2 mètres » stipule que personne ne doit se trouver dans un rayon de 2 mètres autour du véhicule avant que l'opérateur ne mette son véhicule en marche. Une pancarte semblable à celle de la photo présentée à la page 53, et rédigée dans la langue locale, doit être placée sur chaque lieu de travail et chaque camion pour rappeler aux piétons la règle des 2 mètres.

CRH **RSV 6 • Sécurité des chariots élévateurs à fourche** 6

Images de vidéosurveillance provenant d'un site où un conducteur de camionnette a fait marche arrière et heurté un chauffeur de chariot élévateur.

Accident mortel au sein du groupe – étude de cas 2009 : salarié heurté et tué par un chariot élévateur à fourche effectuant une marche arrière.

Reconstitution d'un accident grave – mars 2015 : le travailleur a été heurté par un chariot élévateur à fourche qui avançait. La vue du chauffeur était en partie bloquée par la charge.

Accident mortel au sein du groupe - étude de cas : installateur contractant heurté et tué par un chariot élévateur à fourche.

52

6 RSV 6 • Sécurité des chariots élévateurs à fourche

Système à spot bleu en service.

Règle des 2 mètres clairement affichée sur le véhicule.

53

LSR 7 • Mobile Phones 7

Cette règle définit les exigences minimales relatives à l'utilisation de téléphones portables dans des sociétés. Certaines sociétés ont introduit des mesures supplémentaires concernant l'utilisation de téléphones portables.

Introduction

Les accidents impliquant des unités mobiles représentent une partie significative des accidents graves dans notre secteur. Un problème apparu ces dernières années est celui de l'utilisation des téléphones portables à la fois par les opérateurs d'unités mobiles et par les piétons/travailleurs évoluant dans la zone de trafic.

Année	Détails du décès
2004	Salarié utilisant un téléphone portable heurté par un camion effectuant une marche arrière
2012	Salarié utilisant un téléphone portable heurté par un camion effectuant une marche avant

Pour faire face à ce risque, chaque entreprise doit mettre en œuvre une politique relative aux téléphones portables intégrant au minimum les règles présentées aux pages 56 à 59 (un modèle pour faciliter ce processus est présenté à la page 46).

La politique en matière de téléphones portables de chaque entreprise doit au minimum:

- exiger que l'utilisation des téléphones portables sur le lieu de travail soit limitée au strict minimum ;
- engager l'entreprise à faire installer un système mains libres sur tous ses véhicules qui empruntent des routes publiques ;
- veiller à ce que tous les appels téléphoniques effectués à l'aide du système mains libres soient limités au minimum nécessaire et que les chauffeurs des véhicules de la société signalent immédiatement à leur correspondant qu'ils sont en train de conduire ;
- interdire clairement l'utilisation des téléphones portables à proximité des machines en mouvement ou des zones où l'usine mobile est en service ;
- couvrir l'usage du téléphone portable pour l'envoi de SMS ou l'accès à des informations.

Exigences de la règle 7

1. Une politique relative aux téléphones portables doit être formulée et mise en œuvre et, au minimum, se référer aux questions mises en évidence dans le modèle de politique et les guides présentés aux pages 56 à 59.
2. Cette politique doit être diffusée auprès de tous les salariés et contractants. La politique doit être incorporée dans le processus d'initiation à la sécurité des salariés et des contractants (y compris de tous les transporteurs sous-traitants).
3. Les règles du site en matière d'utilisation de téléphones portables doivent être spécifiées dans les règles de transport sur site comme exigé dans la Règle de sécurité vitale 5.

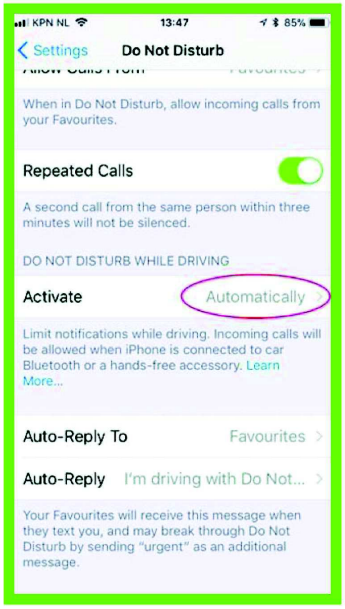
54

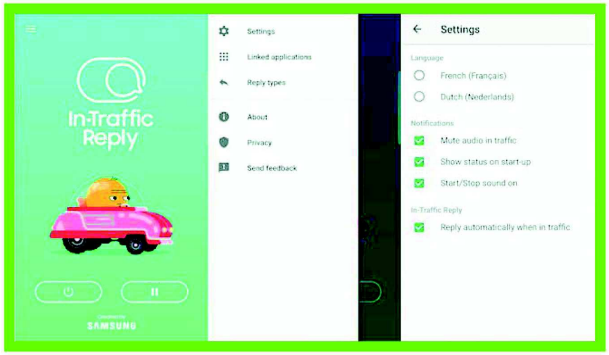
7 LSR 7 • Mobile Phones

Accident mortel au sein du groupe – étude de cas 2012: un contremaître a été écrasé par un camion à béton en marche avant. Il a été distrait alors qu'il répondait à un appel sur son téléphone portable.

Accident mortel au sein du groupe – étude de cas 2004: contremaître écrasé par un véhicule sortant en marche arrière d'un pont-bascule.

Les producteurs de téléphones portables adaptent leur technologie afin de réduire les risques liés à l'utilisation de téléphones portables. Dans la dernière mise à jour iOS 11 d'Apple, il est possible de limiter les SMS et les e-mails ainsi que d'autres notifications lorsque l'option « Ne pas déranger en voiture » est activée (automatiquement en cas de raccordement à un accessoire mains libres). Lorsque l'option « Ne pas déranger » est activée manuellement, seuls les appels entrants provenant de personnes figurant sur une « liste de favoris » sont autorisés.





Exemple de technologie de contrôle de téléphone portable sous Android : l'application Traffic Response créée par Samsung (destinée à une utilisation dans la gamme Samsung Galaxy). Cette application suspend temporairement toutes les notifications (SMS, e-mails, notifications de réseaux sociaux, mais pas les appels).

Traffic Response répond automatiquement aux notifications de réception de SMS ou d'e-mail si vous activez la fonction sur votre téléphone. L'application peut également mesurer la vitesse via le capteur d'activité ou le système GPS et s'activer automatiquement à partir de 10 km/h.

RSV 7 • Téléphones portables 7

UTILISATION SÛRE DES TÉLÉPHONES PORTABLES SUR LE LIEU DE TRAVAIL – MODÈLE DE POLITIQUE

CHANTIERS

AUX DIRECTEURS DE SITE/SUPERVISEURS/TOUT LE PERSONNEL CONTRACTANT :

L'utilisation de téléphones personnels pour des appels ou des messages personnels doit être limitée aux pauses. Tout employé devant passer ou recevoir un appel téléphonique personnel urgent en aura la possibilité – adressez-vous à votre superviseur.

Dans la mesure du possible, les opérateurs de machine et les personnes travaillant à proximité d'installations ou de machines fixes doivent éviter d'utiliser des téléphones portables.

À NE PAS FAIRE

- NE PAS prendre un appel pendant l'utilisation d'une installation ou d'une machine.
- NE PAS prendre un appel en cas de communication avec d'autres personnes via les radios du site, p. ex. avec un élingueur, un signaleur ou un grutier.
- NE PAS téléphoner pendant que l'on grimpe sur une échelle ou une structure similaire.
- NE PAS utiliser de téléphones portables ou autres équipements électriques à proximité de réservoirs d'essence ou autres substances inflammables.
- NE PAS autoriser l'utilisation de téléphones portables lors de l'excavation à proximité de conduites de gaz.
- NE PAS utiliser de téléphones portables dans les zones où les règles du site l'interdisent strictement.
- NE PAS utiliser de téléphones portables pendant la traversée de routes.
- NE PAS utiliser de téléphones portables à proximité d'un site d'abattage à l'explosif.

À FAIRE

- Disposer d'un téléphone portable pendant le travail isolé dans une zone distante, dans le cas d'un foreur par exemple.
- Disposer d'un téléphone portable si vous vous préoccupez de votre sécurité sur le trajet entre le domicile et la maison.
- Vérifier que vous disposez d'un moyen de communication rapide et efficace pour les situations d'urgence.
- Vérifier que vous êtes dans une zone sûre avant de prendre un appel.

7 RSV 7 • Téléphones portables

Consignes de sécurité relatives aux téléphones portables

Pourquoi introduisons-nous ces consignes relatives aux téléphones portables ?

L'objectif de cette politique est de fournir à toutes les personnes qui utilisent un téléphone à bord de leur véhicule dans le cadre de leur activité professionnelle pour le compte de notre société une structure recouvrant l'usage des téléphones portables. Ces nouvelles consignes ont pour objectif fondamental d'introduire les changements suivants:

- Éliminer tout comportement consistant à utiliser un téléphone portable pour consulter des e-mails, lire ou envoyer des SMS ou accéder à des sites Web.
- Nous aider tous à évaluer notre environnement de conduite avant d'utiliser le système de téléphone mains libres.
- Nous faire tous évoluer vers l'utilisation des fonctions d'activation vocale de nos systèmes téléphoniques.
- Nous aider à tenir compte du fait que certaines des personnes que nous appelons dans le cadre de notre travail sont peut-être en train de conduire.

Si ces consignes nous permettent d'atteindre ces objectifs, cela représentera une amélioration significative de la gestion des risques dans ce domaine.

Introduction

1. Les téléphones portables sont un élément important de la communication au quotidien et, s'ils sont utilisés en toute sécurité, constituent un outil de communication très efficace pour les employés. Le défi lors de l'élaboration d'une politique de sécurité concernant l'utilisation des téléphones portables réside dans la nécessité d'essayer de permettre aux salariés de tirer profit d'un tel outil tout en garantissant une utilisation sûre et contrôlée du téléphone. Il sera très difficile de surveiller le respect de cette exigence, d'où l'intérêt de mettre l'accent sur l'éducation et la formation dans le cadre de ce programme global. La RSV 7 modifiée des 16 RSV couvre le problème de l'utilisation des téléphones portables par tous les salariés lors de leurs activités professionnelles dans des véhicules de la société, dans leurs propres véhicules (dans le cadre d'activités professionnelles) ou dans des véhicules loués.

   Autres points à noter:
   - Cette recommandation représente des normes minimales. Les sociétés peuvent, si nécessaire, aller au-delà de la recommandation, c'est-à-dire mettre en place des contrôles supplémentaires.
   - L'utilisation d'un téléphone portable pour consulter, lire ou envoyer des e-mails ou des SMS au volant d'un véhicule est strictement interdite.

57

RSV 7 • Téléphones portables 7

Consignes de sécurité relatives aux téléphones portables

2. Voitures de fonction, propres, en crédit-bail ou louées. Éléments clés de l'utilisation de téléphones portables dans des voitures de fonction, propres (dans le cadre d'activités professionnelles), en crédit-bail ou louées. (Les véhicules de 3,5 t ou plus sont abordés à la section 3.)

   Pour accorder suffisamment de temps à la communication de la politique et à la formation de sensibilisation à travers la campagne CRH, la politique d'utilisation de téléphones portables au volant devrait être totalement mise en place d'ici le 1er janvier 2019.

   2.1. Pour appuyer les modifications proposées, une importante campagne interne intitulée « Téléphone portable - Utilisation responsable » sera élaborée et lancée à travers CRH Europe au 2e trimestre 2018. Il s'agira d'une campagne intégrant une explication relative à la nouvelle politique, des orientations pratiques quant à l'utilisation sûre des téléphones portables, et des témoignages personnels de victimes d'accidents de la route ayant notamment pour cause l'utilisation d'un téléphone portable.

   La campagne mettra également en évidence les fonctions qui ont aujourd'hui été ajoutées aux téléphones pour contrôler et limiter l'utilisation du téléphone portable au volant (voir l'exemple des dernières méthodes iPhone et Android, page 55).

   2.2. Éléments clés de la règle modifiée relative à l'utilisation des téléphones portables et au programme « Téléphone portable - Utilisation responsable » :

      2.2.1. Au terme du programme, chaque participant signera une promesse de mettre tout en œuvre pour respecter les principaux aspects des exigences décrites ci-dessous. Notez que le non-respect de ce programme entraînera une mesure disciplinaire.

      2.2.2. Le combiné ne peut être utilisé à aucune fin* liée aux SMS, aux e-mails ou à toute forme d'utilisation du Web. Tous les combinés devraient être, si possible, hors de portée avant d'entamer un trajet en voiture. Si la technologie est disponible sur votre téléphone (iPhone ou Android), elle doit être immédiatement activée.

      **Une exception est autorisée si le téléphone est utilisé à des fins de navigation par satellite. Dans ce cas, le téléphone doit être installé dans un dispositif fixe où il est aisément visible tout en gardant une bonne visibilité de la route. Il ne doit pas gêner la vue du conducteur et ne peut pas être tenu en main. Le conducteur n'est pas autorisé à manipuler le dispositif en conduisant.*

58

7 RSV 7 • Téléphones portables

Consignes de sécurité relatives aux téléphones portables

2.3. Les conducteurs peuvent recevoir des appels téléphoniques mains libres s'ils ont pris les mesures suivantes:

2.3.1. Informer immédiatement l'appelant qu'ils sont au volant.

2.3.2. Réduire la durée de l'appel au minimum absolu. S'il est peu probable qu'une conversation soit courte, le conducteur est tenu d'avertir l'appelant qu'il le contactera dès qu'il aura trouvé un endroit sûr pour se garer.

2.3.3. Ne pas prendre d'appel lors de la conduite dans un environnement peu familier. Même dans les endroits familiers, le programme de sensibilisation (Téléphone portable - Utilisation responsable) fournira des exemples pratiques mettant l'accent sur la nécessité pour les conducteurs de continuer à évaluer la situation globale, ce qui comprend le reste du trafic, les piétons, la visibilité et la météo/les éléments du moment. Notez qu'un conducteur n'est tenu à aucune obligation de répondre ou de passer un appel (à l'aide du système mains libres) lorsqu'il est au volant d'un véhicule.

2.4. Les conducteurs peuvent passer des appels téléphoniques mains libres s'ils ont pris les mesures suivantes:

2.4.1. Utiliser uniquement l'activation vocale pour passer l'appel (ou un système intégré au volant qui permet au conducteur de garder les mains sur le volant et les yeux sur la route).

- L'activation vocale est une fonction de sécurité disponible sur la plupart des téléphones, mais dont une grande majorité d'utilisateurs de téléphones portables ne se servent pas. Ce programme exigerait que tous les employés utilisant des véhicules pour des activités commerciales introduisent et gèrent cette fonction.

2.4.2. Ne passer un appel que lors de la conduite dans un environnement familier. Des exemples pratiques sur la manière d'évaluer l'environnement seront présentés dans la campagne « Téléphone portable - Utilisation responsable ».

2.4.3. Réduire autant que possible ce type d'appels - le programme « Utilisation responsable » devrait autoriser un certain degré de discrétion professionnelle en ce qui concerne le passage d'appels, mais envisager de n'autoriser que les appels liés à des problèmes d'horaires (en retard) ou à des problèmes essentiels à l'entreprise (brève mise à jour sur une panne d'installation ou brève mise à jour commerciale urgente). On envisage une durée n'excédant pas quelques minutes pour ce type d'appels.

2.5. À titre de principe général dans le cadre du programme « Téléphone portable - Utilisation responsable » et de la formation qui y est associée:

2.5.1. Tout membre du personnel CRH passant un appel à un téléphone portable devrait être tenu de demander d'abord à la personne qu'il appelle si elle est au volant et si elle peut prendre l'appel en toute sécurité. Si la personne appelée est au volant et si l'appel n'est pas urgent, l'appelant de CRH a la responsabilité de mettre fin à l'appel dès que possible.

2.5.2. Si un employé CRH passe un appel à un collègue sur son téléphone portable et si ce collègue est au volant, la conversation doit être brève. Si l'appel est lié à un sujet pouvant être conflictuel ou exigeant une discussion/un débat important, l'appelant est tenu d'éviter une telle conversation et de la reporter.

RSV 7 • Téléphones portables 7

Consignes de sécurité relatives aux téléphones portables

3. Véhicules de plus de 3,5 t
   Les défis posés aux conducteurs de ce type de véhicules sont nettement plus importants que ceux auxquels sont confrontés les conducteurs d'autres véhicules. Par conséquent, la politique en matière de téléphones portables s'appliquant à cette catégorie de conducteurs doit autoriser un degré de discrétion nettement plus limité que pour les conducteurs de véhicules plus petits.

   Même si les exigences répertoriées ici sont nouvelles et peuvent être de prime abord perçues négativement, il est important de garder à l'esprit que toute charge supplémentaire superflue imposée à la concentration et à l'attention d'un chauffeur de poids lourd est inacceptable. Ces modifications apporteront un changement de culture progressif en ce qui concerne l'utilisation des téléphones portables.

   Pour les conducteurs de véhicules de plus de 3,5 T.

   3.1. Le combiné ne peut être utilisé à aucune fin* liée aux SMS ou aux e-mails. Tous les combinés devraient être, si possible, hors de portée avant d'entamer un trajet.

   **Une exception est autorisée si le téléphone est utilisé à des fins de navigation par satellite. Dans ce cas, le téléphone doit être installé sur un dispositif fixe où il est aisément visible tout en gardant une bonne visibilité de la route. Il ne doit pas gêner la vue du conducteur et ne peut pas être tenu en main. Le conducteur n'est pas autorisé à manipuler le dispositif en conduisant.*

   3.2. Les conducteurs ne sont pas autorisés à passer des appels mains libres au volant. Les seules exceptions sont les situations d'urgence ou la demande d'une assistance en cas de panne. Une exception est prévue lorsqu'un conducteur doit contacter un client afin de lui indiquer une heure d'arrivée précise. Cette exception est soumise à deux conditions:
      1. Le numéro du client a été programmé dans le téléphone avant le trajet.
      2. La durée de l'appel doit être réduite au strict minimum.

   Remarque : certaines sociétés disposent aujourd'hui d'une fonction de surveillance EPS intégrée pour la localisation des véhicules de livraison. Ces systèmes doivent être utilisés autant que possible afin de réduire la nécessité pour les conducteurs de contacter toute autre personne.

7 RSV 7 • Téléphones portables

Consignes de sécurité relatives aux téléphones portables

3.3. Les conducteurs ne sont autorisés à prendre des appels téléphoniques mains libres au volant que dans les conditions suivantes.

3.3.1. L'appel est lié à une question urgente concernant la livraison et cela ne pose pas de problème de sécurité*. Il incombe à chaque conducteur de s'assurer que les principaux numéros de téléphone (liés à la livraison, p. ex. le pont-bascule CRH) sont identifiables afin qu'il puisse reconnaître tous les appels qu'il reçoit sur son téléphone.

**Ne pas prendre d'appel lors de la conduite dans un environnement peu familier. Même dans les endroits familiers, le programme de sensibilisation (Téléphone portable - Utilisation responsable) fournira des exemples pratiques mettant l'accent sur la nécessité pour les conducteurs de continuer à évaluer la situation globale, ce qui comprend le reste du trafic, les piétons, la visibilité et la météo/les éléments du moment.*

3.3.2. L'appel est pris sans utiliser le combiné, par exemple à l'aide des commandes au volant.

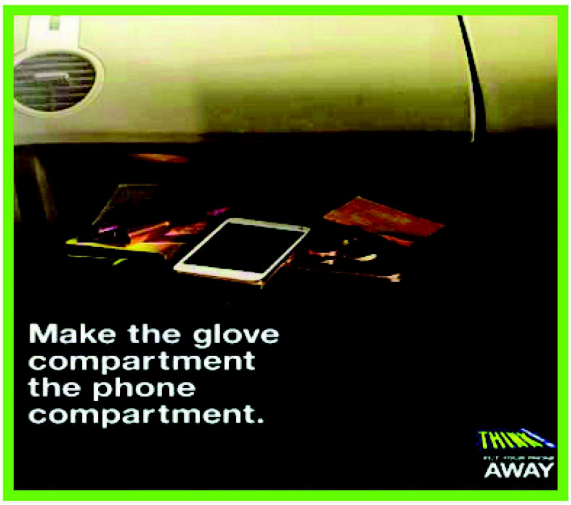
3.3.3. L'appel doit être réduit au minimum absolu (pour recevoir une instruction supplémentaire ou indiquer sa position actuelle). Un conducteur n'est tenu à aucune obligation de répondre à un appel (à l'aide du système mains libres) lorsqu'il est au volant d'un véhicule.

3.4. Une responsabilité professionnelle et personnelle supplémentaire incombe à tous les membres du personnel CRH qui, dans le cadre de leur fonction, peuvent avoir à appeler des chauffeurs de poids lourds. Cela s'applique en particulier au personnel du pont-bascule et au personnel commercial. Ces personnes ont la responsabilité de se poser les questions suivantes avant chaque appel:

- Cet appel est-il nécessaire ?
- Devrais-je patienter encore un peu avant de passer cet appel (si un client attend la livraison) ?

Une fois en communication, ces membres du personnel assument l'importante responsabilité de réduire la durée de l'appel au minimum absolu (quelques secondes). Des exemples pratiques seront présentés dans la campagne « Téléphone portable - Utilisation responsable ».

Pour accorder le temps nécessaire à la formation et à la communication, la politique devrait être complètement mise en place d'ici avril 2019 (en raison du nombre considérable de contractants impliqués, un délai supplémentaire est accordé à ce programme de communication).



Transformez la boîte à gants en boîte à téléphone.

61