

# LES CLÉS POUR PRÉVENIR LE RISQUE DE RENVERSEMENT D'ENGINS



© Lipsium

Les métiers du bâtiment et des travaux publics impliquent la présence d'engins sur les chantiers, sur les dépôts ou dans les ateliers. L'utilisation de ces engins peut exposer leurs conducteurs, le personnel à pied et les tiers à des accidents graves ou mortels, si ces engins se renversent.

## Quelques idées reçues sur le risque de renversement

Le renversement, parfois appelé retournement ou basculement, ne fait pas exception aux idées reçues du monde du BTP :

- « Ça va passer ! »
- « Sur un terrain plat, ça ne risque rien ! »
- « On est souvent proche de la limite, mais on connaît le métier ! »
- « On a l'habitude ! »
- « On lève souvent les mêmes charges, on connaît les poids ou on va tester ! »
- « Les règles de sécurité, elles sont établies par des gens qui n'y connaissent rien au métier ! »

D'autres idées reçues concernent le port de la ceinture de sécurité :

- « Je monte et je descends souvent de mon engin »
- « Ça fait perdre du temps »
- « Je n'utilise l'engin qu'un court instant »
- « Je sais conduire et s'il y a un problème, je pourrai sauter du bon côté ... de l'engin »

Il s'agit donc d'un risque très largement sous-estimé dans la profession.

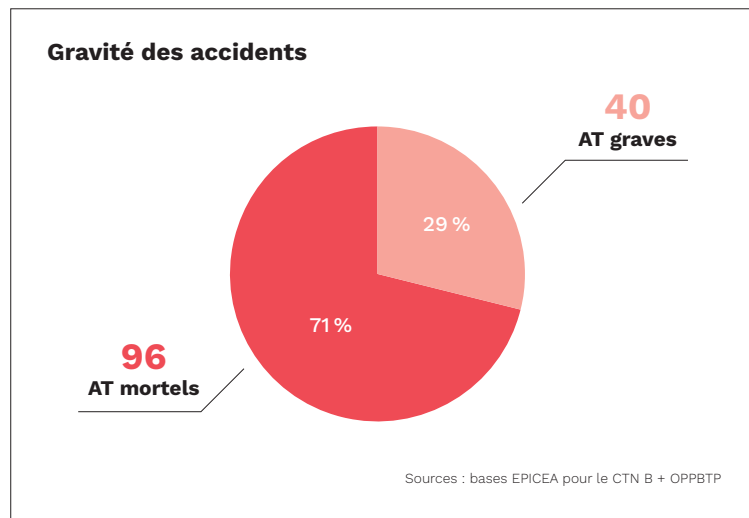
### SOMMAIRE

Sommaire

- Quelques idées reçues sur le risque de renversement ..... p. 1
- Quelle est l'accidentologie ? ..... p. 2
- Quels métiers sont exposés ? ..... p. 3
- Quels engins sont impliqués ? ..... p. 4
- L'organisation : 1<sup>er</sup> levier pour prévenir le risque ..... p. 6
- Les solutions techniques :  
2<sup>e</sup> levier ..... p. 11
- La formation et la sensibilisation des acteurs : 3<sup>e</sup> levier ..... p. 12

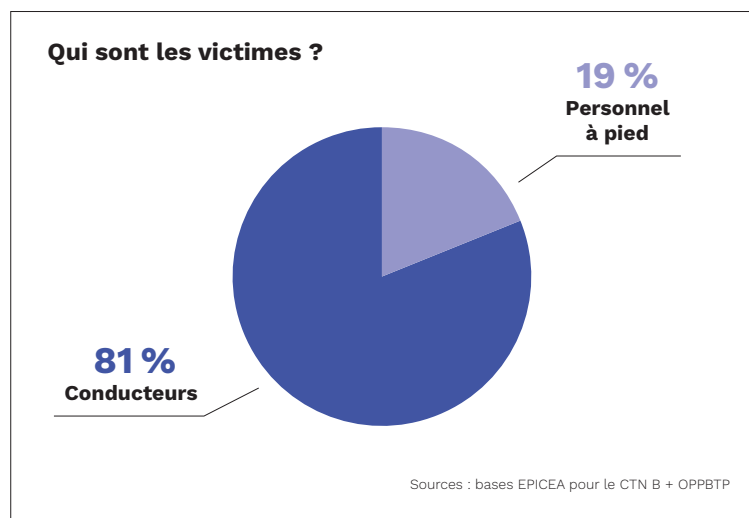
## Quelle est l'accidentologie ?

Les éléments sur l'accidentologie extraits des bases EPICEA® de l'INRS et de la base AT de l'OPPBTP, montrent que sur 136 accidents du travail enregistrés, il y a une centaine de décès et une quarantaine de blessés graves.



**Dans 8 cas sur 10, la victime est le conducteur de l'engin.** Il est le plus souvent écrasé par sa machine, et s'il est éjecté de la cabine, il peut se retrouver coincé sous son engin.

De nombreux chauffeurs pensent pouvoir maîtriser leur chute et « *sauter du bon côté* ». Ceci n'arrive jamais. Ils peuvent se retrouver également écrasés.



En plus de **l'écrasement**, le renversement d'un engin peut être à l'origine d'autres risques :

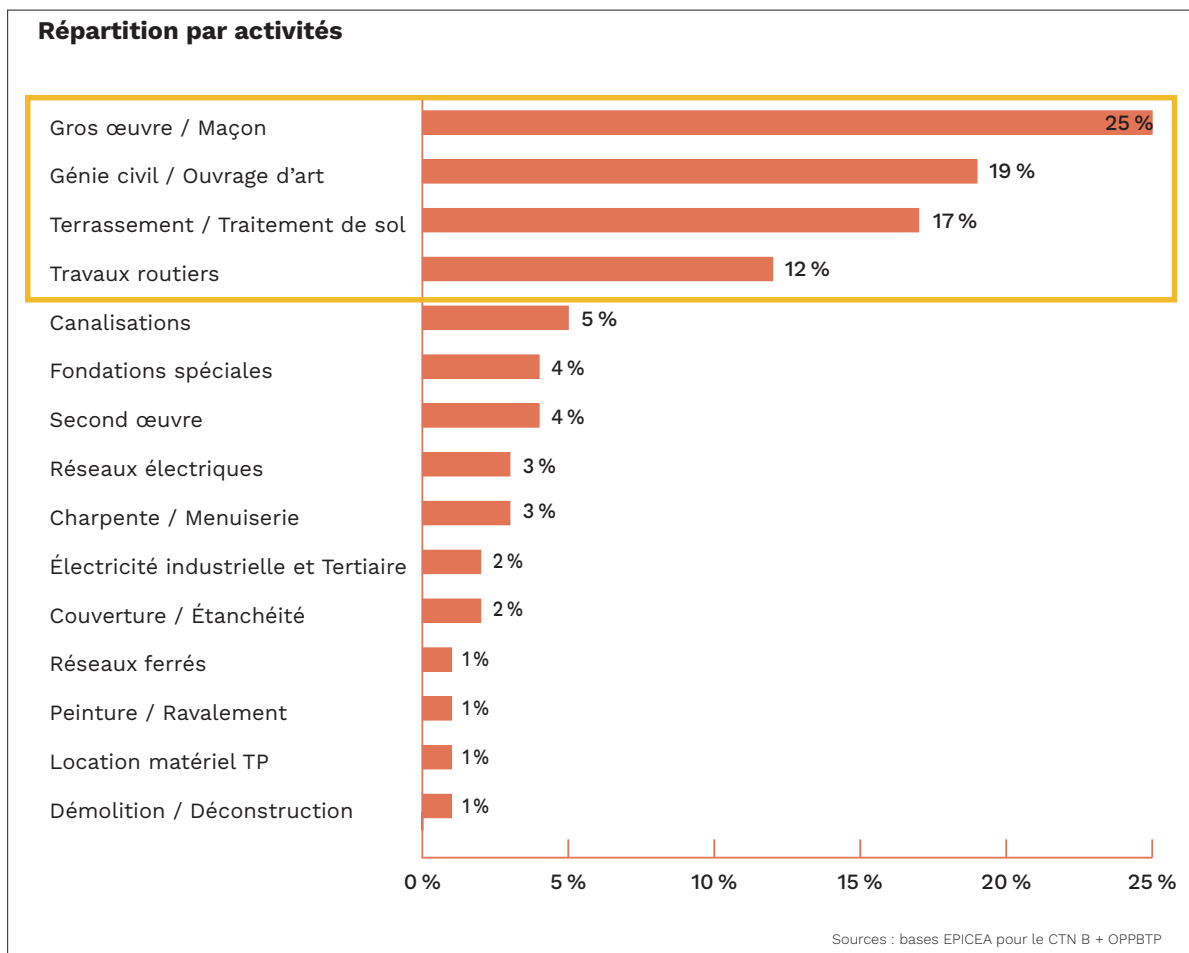
- **l'ensevelissement**, si le renversement survient à l'occasion d'un éboulement.
- **la noyade**, si l'engin et son conducteur tombent à l'eau.

Par ailleurs, le renversement d'un engin expose également le personnel à pied ou les tiers se trouvant à proximité.

## Quels métiers sont exposés ?

Tous les métiers du BTP utilisant un engin sur un site (chantier, atelier, dépôt, carrière, usine d'enrobé, centrale à béton, ...) sont concernés par le risque de renversement.

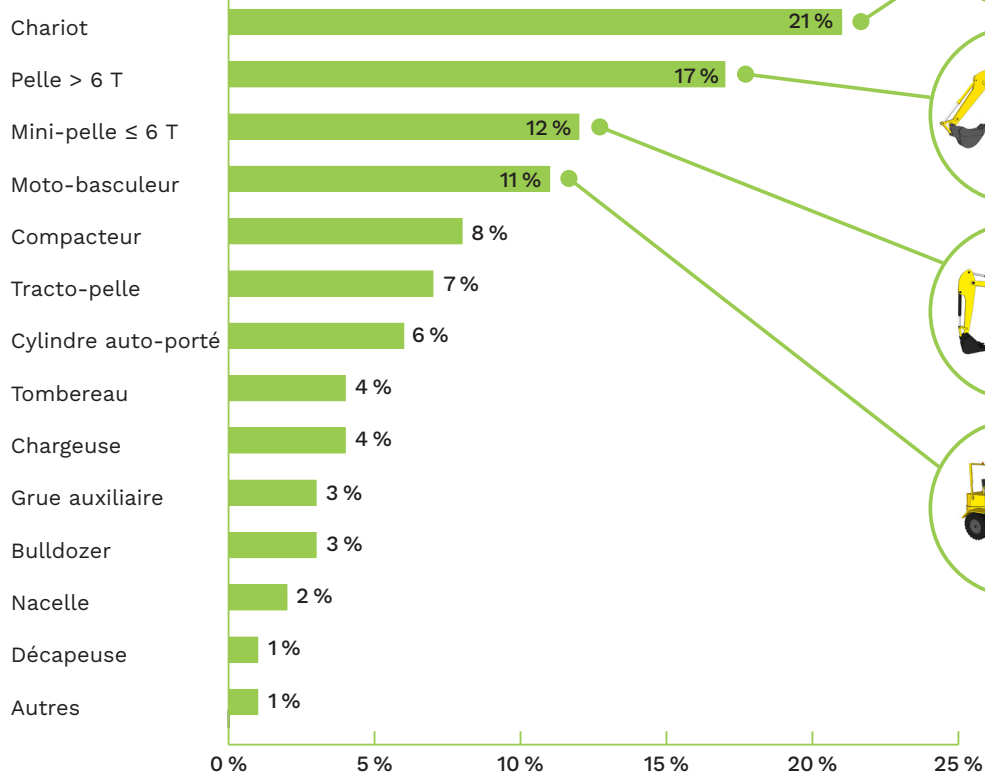
Ce risque touche également les activités de **formation** des conducteurs et de **location** d'engins.



Quatre métiers concentrent plus de 70 % des accidents de renversement d'engins. Dans le bâtiment, il s'agit du gros œuvre et dans les travaux publics, le génie civil et les ouvrages d'art, le terrassement et les travaux routiers sont les principales activités exposées.

## Quels engins sont impliqués ?

### Engins impliqués



Sources : bases EPICEA pour le CTN B + OPPBTP

Les chariots, qu'ils soient élévateurs, automoteurs, télescopiques, avec benne à béton, godet malaxeur (avec goulotte ou manchette souple) sont les engins les plus impliqués dans les renversements, que ce soit dans les travaux publics ou le bâtiment.

Voici quelques exemples de situations ayant conduit au renversement d'engins :



▲ Renversement d'un chariot télescopique.

Arrivent ensuite les pelles hydrauliques, y compris les pelles rail-route, les mini-pelles, puis les moto-basculeurs.



▲ Renversement d'une pelle sur chenilles.



▲ Renversement d'une pelle rail-route.



▲ Renversement d'une mini-pelle.



▶ Renversement d'un motobasculeur.

Ces quatre familles d'engins sont impliquées dans plus de 60 % des renversements.

Par ailleurs, dans les activités de terrassement ou en carrières, des basculements peuvent se produire au bennage des tombereaux articulés.

Les phases de chargement et déchargement sur des porte-engins, sur des remorques ou dans des bennes de camion, sont également accidentogènes.



▲ Renversement d'un chariot lors de son chargement sur un porte-char.

# L'organisation, premier levier pour prévenir le risque de renversement d'engins

L'organisation comprend la phase de préparation de chantier ainsi que la phase de réalisation sur chantier.

## Réaliser des missions géotechniques avant le commencement des travaux

La norme NF P 94-500 de novembre 2013 décrit le contenu des différentes missions géotechniques. **Ces missions sont complémentaires et se déroulent de manière chronologique, afin de permettre un suivi complet du projet. Chaque mission utilise les données de la précédente comme donnée d'entrée et limite les aléas.**

- **Mission G1** : étude géotechnique préalable qui comprend deux aspects :
  - L'étude de site, qui permet d'identifier les risques liés à la nature du sol,
  - La définition des modes constructifs des ouvrages en fonction des résultats de l'étude de sol.
- **Mission G2** : étude géotechnique de conception. Elle permet d'établir les hypothèses géotechniques à prendre en compte pour définir les différents types d'ouvrages à réaliser, et évaluer le coût du projet.
- **Mission G3** : étude et suivi des ouvrages géotechniques à réaliser en respectant les préconisations de l'étude G2. La méthodologie de réalisation peut être adaptée en fonction des résultats.
- **Mission G4** : supervision des études du suivi de l'exécution des ouvrages géotechniques. Cette mission comporte une validation des études G3 et des interventions sur le terrain afin de vérifier la bonne exécution des ouvrages selon ce qui a été prévu, ainsi que la supervision du contrôle du comportement des ouvrages avoisinants.

*Les missions G3 et G4 sont distinctes et simultanées.*

- **Mission G5** : études complémentaires ponctuelles et limitées à un ou plusieurs éléments géotechniques spécifiques (par exemple renforcement d'ouvrage) – Elles peuvent être réalisées en complément des missions G2, G3 et G4.

### VOIR AUSSI

Actualités / Risques

[La CARSAT Bretagne lance un guide sur les missions géotechniques](#)

MISSIONS NF P 94-500 (2013)	ARMASOL PHASES DES ETUDES GEOTECHNIQUES	A LA CHARGE DU MAÎTRE D'OUVRAGE OU DE SON MANDATAIRE	A LA CHARGE DE L'ENTREPRISE DE TRAVAUX GÉOTECHNIQUES
G1	<b>Etudes préalables</b> ES Etude de site - Première identification des risques présentés par le site PGC Principes généraux de construction - Première adaptation des ouvrages futurs aux spécificités du site	X	
	<b>Etudes de conception</b> AVP Avant projet - Définition et comparaison des solutions PRO Projet - Conception et justifications du projet DCE/ACT Consultation / Aide au choix de l'entreprise et à son contrat	X	
G3	<b>Etudes et suivi d'exécution</b> PROJET Etude d'exécution, avec maîtrise de la qualité, du délai et du coût SUIVI Exécution des travaux		X
	<b>Supervision d'exécution</b> PROJET Supervision de l'étude d'exécution SUIVI Supervision du suivi d'exécution (en interaction avec la phase PROJET)	X	
G4			
G5	<b>Diagnostic</b> à toute étape d'un projet ou sur un ouvrage existant Influence d'un élément géotechnique spécifique sur le projet ou sur l'ouvrage existant		

Les missions G3 et G4 sont réalisées en parallèle

Selon le cas, une mission G5 peut être suivie par les missions G1 à G4

ARMASOL

Les missions géotechniques à réaliser doivent être définies en phase conception, puis étudiées par le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et le coordonnateur SPS. Les rapports sont communiqués aux entreprises.

Selon les résultats des missions effectuées ou l'analyse des risques du responsable de travaux, des missions géotechniques complémentaires peuvent être diligentées.

**L'identification des réseaux** existants, dont la pose a déjà fragilisé le sol, via les plans joints aux récépissés de Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT), permet de compléter ces études.

### UN CONSEIL CLÉ

La préparation de chantier du responsable d'affaires ou du conducteur de travaux est la clé d'une bonne organisation de chantier, qu'il s'agisse de la rédaction d'un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) ou d'un Plan de Prévention, d'une analyse de risques détaillée, de modes opératoires adaptés aux différentes phases du chantier. Il faut tenir compte également de la coactivité et intégrer les risques importés et exportés dans l'analyse des risques.

### Préparer rigoureusement son chantier pour gagner en prévention et performances

L'assainissement provisoire est à définir et à organiser dans cette phase de préparation (descentes d'eau, fossés, bassins de récupération, ...).

**Une visite préalable de chantier entre le responsable de travaux et le responsable de chantier** permet de confronter les points de vue, de réaliser des adaptations et de valider la préparation de chantier.

Si la visite préalable ne peut être effectuée, **une passation du dossier chantier** doit être exécutée entre le responsable de travaux et le responsable de chantier afin de présenter le chantier, les risques et les mesures de prévention.

**Beaucoup d'accidents sont dus à l'utilisation de matériels non adaptés aux travaux à réaliser.**

Le Code du Travail précise à l'article R. 4321-1 : « L'employeur met à la disposition des travailleurs **les équipements de travail nécessaires, appropriés au travail à réaliser ou convenablement adaptés à cet effet**, en vue de préserver leur santé et leur sécurité. »

Pour les opérations de levage, afin de prévenir les renversements, la réglementation a établi un cadre avec différentes exigences dont l'examen d'adéquation.

### Quelle est la définition de l'examen d'adéquation ?

**L'arrêté du 1<sup>er</sup> Mars 2004** relatif aux vérifications des appareils et accessoires de levage stipule :

**Article 5** : « On entend par " examen d'adéquation d'un appareil de levage " **l'examen qui consiste à vérifier qu'il est approprié aux travaux** que l'utilisateur prévoit d'effectuer ainsi qu'aux risques auxquels les travailleurs sont exposés et que les opérations prévues sont compatibles avec les conditions d'utilisation de l'appareil définies par le fabricant ».

**L'examen d'adéquation est donc une étape essentielle de la préparation de chantier.** En effet, la charge à lever a un poids, des dimensions, un centre de gravité, ... l'environnement du chantier a des contraintes, qu'il faut connaître et qui permettent de déterminer le ou les engins adaptés au travail à réaliser.

**L'examen d'adéquation défini pour les matériels de levage peut donc être généralisé à tous les engins.**

Cet examen d'adéquation est formalisé avant la réalisation des travaux. Il permet d'opter pour les engins adaptés.

### VOIR AUSSI

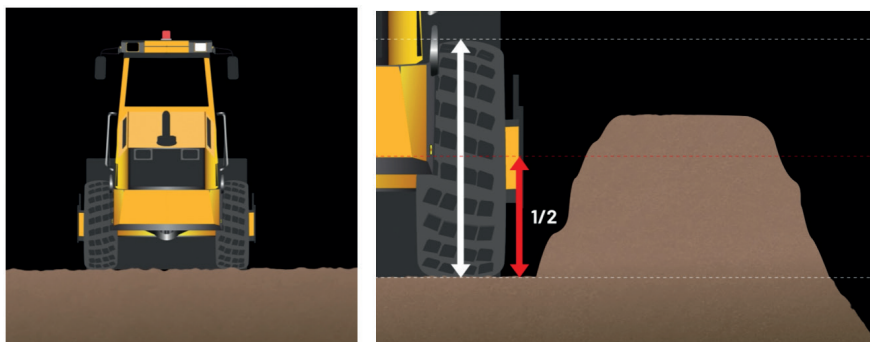
Questions/réponses  
[Qu'est-ce qu'un examen d'adéquation ?](#)



## Les différentes étapes pour un chantier bien géré et bien suivi

En premier lieu, le responsable du chantier doit veiller à l'**aménagement du site** et à l'**organisation des travaux** à réaliser. A cet effet, il gère :

- **le dégagement des emprises** : cela comprend la mise en place de clôtures, le débroussaillage, le déboisement, le dessouchage,
- **la circulation sur chantier**, via :
  - **la gestion des accès** : leur définition et leur matérialisation, puis la création et l'entretien des rampes, la gestion des pentes, la détermination de plate-formes permettant d'effectuer des demi-tours. Un plan de circulation facilite la matérialisation de ces différents points et son adaptation à l'avancement tient compte de l'évolution du chantier et de points singuliers,
  - **la séparation des flux piétons, engins et véhicules**, la création et la matérialisation de zones distinctes, les priorités, le stationnement des véhicules de service en dehors de la piste et des aires de travail, la circulation des engins en marche avant, le signalement, le balisage et l'évacuation d'un engin en cas de panne,
  - **la limitation des vitesses de circulation** sur chantier,
  - **le dimensionnement des pistes** : prévoir des pistes trois fois plus larges que les engins en ligne droite et quatre fois plus larges que les engins en virage. Veiller au relevage des virages ainsi qu'à l'**entretien des pistes et leur arrosage** si nécessaire en particulier dans les virages et les points singuliers. Prévoir si possible des pistes dédiées aux VL,
  - **la création et l'entretien (présence et état de conservation) d'un parapet ou d'un merlon en bordure de pistes. La hauteur du merlon doit être supérieure** à la moitié du diamètre de la roue la plus haute des engins présents sur chantier,



▲ Hauteur du merlon.

### VOIR AUSSI

Guide

[Prévention sur les chantiers de terrassements](#)

- **la définition des zones de stockage éventuelles** : leur délimitation et leur balisage,
- **le chargement, le déchargement et la mise en œuvre des matériaux** :
  - **la stabilité du tombereau** est assurée en alignant le tracteur et la benne du tombereau articulé et en conservant les roues directrices dans l'axe de l'engin, dans un environnement sans obstacles et sur un sol stable et horizontal,
  - **la vigilance lors du bennage** est obtenue en positionnant l'engin à une distance minimum de 2 m de la crête de talus et en s'assurant de **la bonne descente des matériaux**,
  - **la mise en œuvre des matériaux en couches successives**, en l'état ou améliorés par différents traitements. Un engin de régalaie de type bulldozer permet de pousser les déblais jusqu'à la zone choisie et d'égaliser les zones qui en ont besoin.



Le responsable du chantier veille également à :

- **l'éclairage adapté des zones de travaux, des voies d'accès et des voies de circulation** pour les chantiers de nuit et lorsque la visibilité est moins bonne le matin ou le soir à certaines périodes de l'année. Des ballons éclairants répartis correctement et en nombre suffisant sont alors positionnés,
- **le repérage et la matérialisation d'obstacles ou de zones dangereuses ou de points particuliers** tels que des lignes aériennes, des passages inférieurs d'ouvrages d'art, des tampons, des racines, de la végétation abondante, ... Des gabarits, des barrières, des panneaux de signalisation, de la rubalise, ou un marquage à la bombe fluo peuvent être utilisés.

#### VOIR AUSSI

Affiches renversement d'engins :

- [pelle hydraulique](#)
- [chariot élévateur](#)



Guides :

- [Plate-forme de chantier / Stabiliser les sols et rendre les ouvrages accessibles](#)
- [Sélection blindages](#)

Actualité Accidents

- [Travaux de fouilles en tranchées : tout peut s'effondrer en une fraction de seconde !](#)

#### VOIR AUSSI

Fiches outils pratiques

- [Risque renversement d'engins : points à vérifier lors de la préparation de chantier](#)
- [Risque renversement d'engins : points à vérifier sur chantier](#)

La cohésion des terres et la stabilité du terrain ainsi que la gestion des dénivelés doivent être contrôlées en permanence. Il faut être attentif à :

- **la stabilisation des sols** : vigilance sur des terrains rendus glissants par des mauvaises conditions météorologiques, ou bien risquant de s'affaisser : dans ce cas, il faut envisager un compactage ou un empierrement, utiliser des plaques de roulage pour le déplacement des engins et des plaques de répartition sous leurs stabilisateurs. Ces plaques doivent être à disposition sur chantier et en quantité suffisante,
- l'adaptation des méthodes de travail, qui est nécessaire **si les pentes en long sont > 10 %**,
- **l'ouverture de fouilles. Les règles de blindage doivent respecter les prescriptions du Code du travail, article R 4534-24.** Le blindage doit être adapté et en nombre suffisant.

Par ailleurs, toutes les **notices d'instructions des engins** doivent être disponibles et accessibles sur chantier, en papier ou en format numérique. Ainsi, il sera possible de s'y référer pour confirmer par exemple les caractéristiques, les performances ou les limites d'utilisation des engins sur chantier.

En outre, les mouvements de l'engin et de son équipement (godet, benne,...) font varier la position de son centre de gravité, ce qui peut être à l'origine de risques de renversement, qui peuvent être amplifiés par des effets dynamiques. La bonne connaissance des limites d'utilisation de la machine par le chauffeur lui permet alors d'adapter sa conduite.

Tout au long du chantier, il faut **anticiper et s'adapter aux aléas météorologiques** tels que le vent, les tempêtes, la pluie, la neige, le gel,... qui modifient les conditions d'utilisation des engins ainsi que de réalisation des travaux. Pour cela, vous pouvez avoir recours à des **applis météo**.

En dernier lieu, l'affectation d'un engin à un **chauffeur attitré** qui en a une correcte maîtrise et une bonne connaissance du chantier, contribue à limiter les risques d'erreur de conduite.

### FOCUS sur les pressions au sol

En complément de l'examen d'adéquation, il est nécessaire **de vérifier que la résistance des surfaces d'appui du terrain est compatible avec les pressions au sol des engins définies par les constructeurs.**

Le tableau ci-dessous, issu de l'ED6107 de l'INRS, donne des ordres de grandeur de pressions admissibles :

Nature du sol		Pression admissible (ordre de grandeur)	Observations
Pulvérulent	Sable fin (grain < 1 mm)	0,5 à 2 daN/cm <sup>2</sup>	La pression admissible pour chaque catégorie est en fonction du serrage des grains (compacité)
	Sable grossier (grain de 1 à 3 mm)	2 à 3 daN/cm <sup>2</sup>	
	Sable de gravier	3 à 4 daN/cm <sup>2</sup>	
Cohérent	Marne ou argile mobile (pétrissable, se roule à la main en petits cylindres de 3 mm de diamètre)	0,4 à 0,8 daN/cm <sup>2</sup>	Sol non envahi par l'eau d'infiltration
	Marne ou argile mi-dure (ne peut se rouler en cylindre de 3 mm de diamètre sans se briser)	1,5 à 3 daN/cm <sup>2</sup>	
	Marne ou argile dure (les mottes se brisent en morceaux)	3 à 4 daN/cm <sup>2</sup>	
	Roche peu fissurée non désagrégée	10 à 30 daN/cm <sup>2</sup>	Selon la nature de la roche et la structuration des couches

#### Nota :

- La stabilité des pelles hydrauliques diminue lorsque la tourelle n'est plus dans l'axe des chenilles ou des roues.
- Si l'engin est doté de chenilles, leur largeur doit être choisie en fonction de la portance du sol : plus le terrain est meuble, plus les chenilles doivent être larges.
- Pas d'excavation en sous-cavage.

## Les solutions techniques, second levier pour prévenir le risque de renversement d'engins

Plusieurs solutions techniques existent en complément de la préparation du chantier afin de prévenir les renversements d'engins ou d'en limiter les conséquences. **Ces dispositifs sont tous complémentaires et nous vous conseillons de les associer.**

Le tableau ci-dessous précise les exigences réglementaires actuelles ainsi que les dispositifs recommandés par l'OPPBTP :

## VOIR AUSSI

[La Directive Machines 2006/42/CE](#)

### Questions-réponses

- [Le port de la ceinture de sécurité dans un engin est-il obligatoire ?](#)
- [Quelles sont les obligations en matière d'utilisation des gyrophares au sein du périmètre du chantier ?](#)
- [Les engins de chantier ont-ils des limites de pentes admissibles ?](#)
- [Quelle mesure mettre en place en cas de travailleur isolé ?](#)

### Focus prévention

- [Principales vérifications des équipements de travail, des EPI et des installations pour les entreprises du BTP](#)

### Autocollants :

- [Pourcentage de dévers](#)

Publication prévue en 2024



### Solution Chantier :

- [Le port de la ceinture de sécurité dans l'engin de chantier "certifié" grâce au gyrophare](#)

### Document INRS :

- [Chariot automoteur : prévenir le risque de renversement latéral et d'éjection du conducteur](#)

	Exigences réglementaires	Recommandations
<b>Poste de conduite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ structures anti-écrasement ROPS* ou TOPS* qu'il s'agisse de cabine ou d'arceau de sécurité</li> <li>■ ceinture de sécurité (dispositif de retenue au poste de conduite)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ engins équipés de cabines</li> <li>■ indication du dévers admissible : autocollants, ...</li> <li>■ système d'alerte de renversement ou indicateurs de dévers</li> <li>■ correcteurs de dévers</li> <li>■ airbag et/ou un portillon pour les engins où les compagnons montent et descendent souvent (moto-basculateurs, compacteurs vibrants, ...)</li> <li>■ marteau bris de glace</li> <li>■ coupe ceinture</li> </ul>
<b>Capacité de levage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ abagues de charges correspondant à la configuration de la machine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ pesons</li> </ul>
<b>Éclairage et visibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ rétroviseurs ou caméras si la visibilité directe est insuffisante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ caméras</li> <li>■ pare-soleil</li> </ul>
<b>Équipements</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ manipulateurs à action maintenue pour les mouvements de bennage des tombereaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ tapis anti-glisse</li> <li>■ télématique*</li> <li>■ benne à éjection horizontale ou fond poussant</li> <li>■ cloisons anti-roulis dans les bennes et citernes sur engin en cas de transport de charges liquides</li> <li>■ PTI*, DATI*</li> </ul>
<b>Entretien et maintenance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ obligation de maintien en bon état et en état de conformité des engins utilisés</li> <li>■ VGP à jour sans interdiction ni restriction d'utilisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ contrôle des engins avant la prise de poste</li> </ul>

\* ROPS : Roll-Over Protective Structure – Structure de protection en cas de renversement

\* TOPS : Tip-Over Protective Structure – Structure de protection en cas de renversement – appliqué sur les excavatrices compactes

\* VGP : Vérifications Générales Périodiques

\* Télématique : Ensemble des techniques et des services qui associent les télécommunications et l'informatique et qui permet de récupérer des données sur l'utilisation d'un équipement, qu'il soit utilisé de manière correcte ou non

\* PTI : Protection du Travailleur Isolé

\* DATI : Dispositif d'Alarme Travailleur Isolé

## VOIR AUSSI

Solution

- [Renversement d'engins de chantier : RTE sensibilise au port de la ceinture de sécurité](#)

## À RETENIR

**Les encadrants et les équipes chantier doivent être formés aux risques et aux conséquences des renversements d'engins, aux modes opératoires et aux différentes techniques de sécurisation qui existent.**

**Des rappels réguliers de ces mesures de prévention sont à réaliser.**

# La formation et la sensibilisation : 3<sup>e</sup> levier pour prévenir le risque de renversement

## Former tous les acteurs intervenant en amont et sur le chantier

Les conducteurs sont formés et évalués à la conduite des engins prévus sur le chantier à la suite de l'examen d'adéquation (CACES® recommandé). Ils doivent être reconnus aptes médicalement à la conduite des engins. A la suite de quoi, le chef d'établissement leur délivre les autorisations de conduite correspondantes.

Lors de ces formations, les règles de prise en main et d'utilisation de l'engin à respecter sont expliquées aux conducteurs et leur application quotidienne est obligatoire, notamment :

- le positionnement systématique de l'**arceau de sécurité** et des goupilles,
- le port obligatoire de la **ceinture de sécurité**,
- **la fermeture des portes et des fenêtres**,
- **la visibilité correcte** : vitres et rétroviseurs propres et en bon état. Rétroviseurs bien réglés,
- le déploiement des **stabilisateurs** selon l'engin,
- l'utilisation de **plaques de répartition** de charges, si nécessaire,
- la connaissance et non-dépassement du **dévers admissible**,
- **la capacité de l'engin** adaptée à la charge à transporter ou à manutentionner,
- **la stabilité de l'engin** avant bennage (portance, dévers, ...).

*Les seuls accidents où les conséquences sont réduites sont ceux où le conducteur avait bien fermé la porte de l'engin et la fenêtre, mis sa ceinture tout en restant à l'intérieur de la cabine lors du renversement de sa machine... Ces mesures n'évitent donc pas les accidents mais en limitent grandement les conséquences.*

Il est également utile de dispenser aux conducteurs des **formations à l'évacuation de la cabine d'engins** lors du renversement côté porte.

## Accueillir sur chantier : une étape essentielle pour comprendre les consignes de prévention

**Un accueil en entreprise et sur chantier de l'ensemble du personnel (permanent, intérimaire, CDD, apprenti, locatier, stagiaire, ...)** permet de présenter le contexte des travaux et d'exposer les consignes à appliquer. Ne pas oublier de formaliser cet accueil sur l'analyse de risques, le PPSPS, ...



Des consignes sont établies par l'entreprise et transmises aux équipes quant à l'utilisation ou non du téléphone portable. Une bonne pratique est d'en restreindre l'usage et de n'en autoriser l'utilisation que dans la base vie par exemple.

Les conducteurs d'engins et toute personne intervenante doivent être informés des **règles de circulation** du site (chantier, atelier, dépôt, carrière, usine d'enrobé, centrale à béton, ...) :

- **respecter** la signalisation, la priorité aux engins chargés, et les distances de sécurité ainsi que vis-à-vis des autres engins, des obstacles et des tranchées,
- **interdire** de circuler avec le godet ou les fourches en position haute, de transporter du personnel sur le marchepied ou bien d'être à deux dans l'engin s'il n'est pas conçu pour cet usage,
- **adapter la vitesse** aux conditions météorologiques : brouillard, pluie, ...,
- **circuler** en marche avant,
- **prendre les virages** larges et à vitesse lente.

De même, l'ensemble de l'équipe doit connaître les notices d'instructions des engins.

Par ailleurs, le **briefing de poste hebdomadaire ou journalier** permet de faire un point sur l'avancée du chantier, et également de partager les mesures de prévention concernant les prochaines tâches.

#### VOIR AUSSI

##### Actualités

- [Travaux de fouilles en tranchées : tout peut s'ébouler en une fraction de seconde !](#)

##### Solution chantier

- [Gyrophare de sécurité](#)

**Avertissez vos équipes de remonter systématiquement toute anomalie auprès de son responsable hiérarchique, du service matériel, du loueur, ...**

Le bon déroulement des travaux repose sur la **vigilance partagée** de tous les intervenants.

Ainsi, l'encadrement, les conducteurs de travaux et le personnel à pied sont constamment attentifs à leurs attitudes sur le chantier. Et pendant toute la durée des travaux, ils sont également soucieux de l'état d'esprit et d'éventuels changements de comportements dans leurs équipes.