

LA SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS

UNE QUESTION D'ORGANISATION



DANS DEUX PRÉCÉDENTS NUMÉROS DE BITUME.INFO*, NOUS AVONS ABORDÉ LE THÈME DE LA SÉCURITÉ BITUME LORS DE LA PRODUCTION DANS LES USINES DE LIANT ET AU COURS DU TRANSPORT, JUSQU'AU POSTE DE DÉPOTAGE. CETTE FOIS, NOUS EXAMINONS, À TRAVERS L'EXEMPLE D'UN GRAND CHANTIER AUTOROUTIER, LES PROBLÈMES QUI SE POSENT LORS DE L'UTILISATION DU BITUME.



Installé dans son bureau

au rez-de-chaussée d'une villa de La Gaubretière, Jean-Claude Reynaud, directeur de travaux Appia Grands Travaux, fait le bilan de la réalisation de la section de 30 km de l'A87, entre Mortagne-sur-Sèvre et les Essarts, au sud de Cholet, dont il a été le patron pendant un an. « Sur le plan de la sécurité, nous n'avons à déplorer aucun accident grave, qu'il soit directement ou indirectement lié au bitume, souligne-t-il. Le seul accident bitume, qui aurait été évité par un strict respect des consignes de sécurité, a entraîné une brûlure légère de la main d'un chauffeur qui avait ôté son gant pour faire une prise d'échantillon lors de la livraison. » Un chantier de cette importance, ce sont d'abord des chiffres impressionnants : 4 millions de m³ de matériaux, 500 000 t d'enrobés, 22000 t de bitume approvisionnées par 10 camions aux

2 postes d'enrobage produisant environ 5 000 t d'enrobés par jour. Entre la centrale d'enrobage et le chantier, une noria de semi-remorques chargés de 25 t d'enrobés à 160 °C alimente les finisseurs. « La première source de danger, poursuit Jean-Claude Reynaud, c'est la circulation des camions et des engins sur l'aire de la centrale d'enrobage. Un camion de bitume peut être accidenté, un semi d'enrobé peut se renverser, des hommes peuvent être brûlés ou écrasés. L'organisation des activités dans cette zone à risques fait évidemment l'objet d'une attention particulière. » Pour les producteurs de bitume, cette partie du chantier est particulièrement sensible, puisque le produit leur appartient jusqu'au moment où, ayant franchi le manchon de raccordement du camion à la cuve de stockage, il devient la propriété du client.

Sous le regard des producteurs de bitume

« Notre responsabilité juridique, mais aussi éthique, en tant que producteurs de bitume ne nous impose pas seulement de nous assurer que les transporteurs respectent les normes de sécurité réglementaires, explique Alain Martin, responsable chez Total de la logistique et de la sécurité bitume. Nous avons aussi le devoir de vérifier que le poste d'enrobage est doté des installations adéquates : extincteur et douche à proximité, éclairage, affichage de la contenance des cuves et des consignes de sécurité. Nous vérifions aussi que le poste est équipé d'une pompe aspirante qui évitera au

chauffeur de recourir à la pompe du camion-citerne, avec les dangers de jaillissement de bitume et de brûlures que son utilisation implique en cas de mauvais raccordement ou de rupture du flexible. Nous devons aussi nous assurer que les chauffeurs portent leurs équipements de protection individuelle, qu'ils les revêtent correctement et qu'un accueil et une surveillance des livraisons ont été mis en place par le client. » Aller au-delà est parfois difficile, puisque chaque entreprise routière est maîtresse de ses actes et responsable de leurs conséquences. Cependant, le souci de la sécurité est en train de modifier peu à peu certains comportements. Ainsi, il n'est plus considéré comme une ingérence

ET DE MANAGEMENT

insupportable qu'un fournisseur de bitume intervienne auprès de ses clients pour les conseiller dans ce domaine. « Aujourd'hui, il n'est pas rare que nous ayons des réunions avec nos clients pour les aider à mettre en place une démarche sécurité, explique Alain Martin. Des liens se tissent entre nous, au fur et à mesure que chacun prend conscience de l'importance des enjeux de sécurité. » « Il n'y a pas si longtemps, les gars s'habillaient comme ils voulaient sur le chantier, mais Total nous a aidés à faire la guerre à ces comportements et c'est terminé, confirme Jean-Claude Reynaud. Aujourd'hui, tout le monde porte les équipements de protection individuelle. »

Veiller à l'application des consignes

Sur le chantier lui-même, le risque est moins d'être brûlé que d'être écrasé par un camion ou, surtout, par un des compacteurs qui enchaînent tout au long de la journée les allers et retours à 20 km/h derrière le finisseur en action. Les opérateurs amenés à circuler dans cette zone dangereuse sont tenus de respecter des consignes de sécurité précises, comme de travailler à l'abri de leur véhicule, gyrophare allumé.

« Le problème, observe Jean-Claude Reynaud, c'est l'intérimaire qui n'a rien à faire là mais qui traverse inopinément pour prendre un raccourci au moment où l'engin recule... »

Organisation, sécurité et productivité

La sécurité est une démarche qui repose largement sur une bonne organisation et un management volontariste. Comme cela se pratique chez les grands constructeurs routiers, Appia a mis en place sur le chantier un dispositif de prévention animé par un conseiller à la sécurité qui travaille avec le coordonnateur de sécurité mandaté par le maître d'ouvrage. Le rôle du coordonnateur de sécurité, requis par la loi, est avant tout de régler les problèmes de coactivité des entreprises et d'arrêter les mesures de prévention des risques et de protection de la santé, en concertation avec le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre. Il étudie avec chaque entreprise intervenant sur le chantier les risques potentiels et les moyens de prévention et valide les plans de secours et les consignes de sécurité inscrits dans chaque Plan particulier de sécurité et de protection de la



2

1 et 2. L'« homme trafic en rouge », une initiative sécurité due à une équipe d'Eurovia (Vinci) : sur le chantier, les manœuvres des camions et des engins sont obligatoirement dirigées par un opérateur revêtu d'une casaque rouge, bien reconnaissable. Cette idée vient d'obtenir l'un des prix nationaux de l'Innovation décernés par le groupe Vinci.

santé (PPSPS). Ces consignes figurent dans le livret d'accueil remis à chacun, salarié ou intérimaire, lors de son arrivée sur le chantier. Il préside notamment les réunions régulières du Collège interentreprises de sécurité, de santé et des conditions de travail (CISSCT), afin de vérifier les conditions de sécurité et d'hygiène du chantier. « Lorsque la situation l'exige, par exemple en cas d'infractions répétées par la même personne ou la même entreprise malgré nos mises en garde, nous devons savoir nous montrer répressifs, explique Guy Bouchereau, le coordonnateur de sécurité ASF. Cela peut se traduire par une amende pour l'entreprise ou par la mise à pied temporaire, voire l'exclusion définitive, de l'auteur des comportements dangereux. » Pour Jean-Claude Reynaud et Alain Martin, la réali-

sation de la section de l'A87 Mortagne-sur-Sèvre/les Essarts a été un bon chantier du point de vue de la sécurité. Ce succès, ils l'attribuent sans aucun doute à la bonne organisation et à l'excellente coordination entre les diverses entreprises. « On dit volontiers que la sécurité n'a pas de prix, mais qu'elle a un coût, observe Jean-Claude Reynaud. Je suis persuadé que, outre les économies réalisées en évitant les suppléments de cotisation qu'entraînent les accidents du travail, ce coût est largement compensé par les gains en productivité obtenus par la bonne organisation qu'impose la sécurité. Un chantier sûr, c'est un chantier bien organisé. Et un chantier bien organisé, c'est un chantier à forte productivité. » ||

* Numéros 3 et 4.

Le port correct des EPI

Un accident fréquent, la brûlure de l'avant-bras par un jet de bitume au moment du dépotage, peut être complètement évité à condition de porter le gant sous la manche entièrement déroulée de la combinaison. Facile !

